omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2025

Meerjarenperspectief 2026 - 2028






Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 12
2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten 15

3. De beleidsbegroting 18

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 18
3.2 Paragrafen 21

4. Financiële begroting 34

4.1 Financiële kaders 34
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld 36
4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo) 37
4.4 Analyse eerste begroting 2025 ten opzichte van het jaar 2025 uit de meerjarenbegroting 2025-2027 45
4.5 Meerjarenraming 2026-2028 46
4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ) 64
4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2026-2028 66
4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer) 69
4.9 Meerjarenraming leerlingenvervoer 2026-2028 71

5. Bijlagen 78

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 78
5.3 Opbouw algemene reserve 80

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het (collectief) vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de GR Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De DVO's voor het collectief vraagafhankelijk vervoer zijn met alle deelnemende gemeenten afgesloten. Met 6 gemeenten uit Midden-Limburg zijn aanvullende DVO's afgesloten met het leerlingenvervoer en voor Roermond ook voor het gym- en zwemvervoer. Voor de leesbaarheid wordt dit vervoer in een apart hoofdstuk separaat toegelicht en richten de komende hoofdstukken zich op het CVV. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld.


omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
163
DVG
omnibuzz

2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) en verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten.

Onze ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

Het doel van Omnibuzz is: 'Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.' Hierbij ligt een sterke focus op het bieden van (maatwerk-)oplossingen voor vervoersvragen van klanten.

Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren.

De uitdaging is deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Integriteit.

Missie

De missie van Omnibuzz is:

> "Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later."

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een belangrijk netwerk van reizigers, gemeenten en uitvoerders in Limburg.

Omnibuzz kan terugvallen op inhoudelijke expertise, gedetailleerde data en een proactieve houding om het vervoer voortdurend te optimaliseren. Hierbij wegen wij alle belangen van gemeenten, klanten en vervoerders af en zorgen voor een optimale onderlinge afstemming. Dit is noodzakelijk om het vervoer voor de reizigers passend uit te blijven voeren, voor gemeenten betaalbaar te houden en voor vervoerders uitvoerbaar te houden.

Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen

het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. In de actualiteit leidt dit steeds vaker tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

Regiemodel

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor toekomstbestendig doelgroepenvervoer.

Om te sturen op deze ambities is gekozen voor een mobiliteitscentrale volgens het regiemodel. Dit betekent een scheiding tussen regie en de uitvoering van het vervoer.

Wij optimaliseren het vervoer omdat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, maar dit is niet noodzakelijk.

De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn:

- Het kantelen van vervoer en het OV-gebruik stimuleren.
- Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer.
- Omnibuzz als slimme organisatie.

Na een korte omschrijving van de relevante ontwikkelingen voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor ons vervoer en/of waarop wij moeten anticiperen in deze periode, worden hieronder kort benoemd.

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

De impact van COVID-19 is provinciaal nog steeds merkbaar in de vorm van een lagere vervoersvraag, maar de verschillen tussen gemeenten nemen toe en de voorspelbaarheid neemt af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen op basis van algemene uitgangspunten. Om goed te kunnen begroten is onderzoek, analyse en meer maatwerk op gemeenteniveau nodig. Dit inzicht heeft onder andere geleid tot een aanpassing van de financiële uitgangspunten, waarbij wij 2019 als peiljaar loslaten en de begrotingen baseren op de volumes van het laatste volledige jaar (2023). De verwachting is dat daarmee de forse overschrijdingen op de begrotingen, zoals nu in een aantal gemeenten het geval is, voor de komende jaren voorkomen worden. Het leidt anderzijds wel tot een structureel hogere begroting voor deze gemeenten.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houdt aan en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt, iets dat wij in een aantal gemeenten al constateren. Dit onderwerp krijgt onze volledige aandacht en vraagt vanwege de omvang en impact ook aanpassingen aan de systeemkant, zoals de toepassing van piekspreiding.

Vervoersresultaat

In deze begrotingen vallen wij terug op het eerdere uitgangspunt en wij nemen de realisatie van het voorgaande jaar als basis. Voor deze begrotingen betekent dit het volume van 2023, verhoogd met een opslag van 5%. De ontwikkeling van het volume varieert per gemeente. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om een afwijkend percentage toe te passen en een eventuele hogere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2023, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2023 (3,4%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij

met hetzelfde indexcijfer. De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is afhankelijk van de omvang van het vervoer. De omvang bepaalt of dit tarief het voorcalculatorisch tarief op basis van de vervoerscontracten is of de tarieven uit het addendum. Het addendum gaat uit van tarieven die meebewegen met de omvang van het vervoer, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Dit gebeurt aan de hand van staffels die bepaald zijn als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. Concreet wordt de prijs per zone met een afgesproken bedrag verhoogd als het volume onder een bepaald percentage (ten opzichte van 2019) zakt.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente. Vanwege de uitzonderlijke situatie geven wij toch een korte toelichting op dit onderwerp.

Veel gemeenten hanteren het uitgangspunt dat de klantbijdrage de ontwikkeling in de tarieven van het (lokale) OV volgt. Landelijk worden de klanttarieven in het lokale OV in 2024 niet verhoogd, ondanks een LTI van 11,72%. Voor de klantbijdragen die doorgaans 'gelijk aan OV' met de LTI worden geïndexeerd, is de indexering voor 2024 daarom vooralsnog on hold gezet. De gemeenten nemen binnenkort een definitief besluit over het wel of niet toepassen van de LTI of hebben dit reeds gedaan. De verwachting is dat alle gemeenten dit uitgangspunt blijven volgen en er in 2024 geen indexering op de klantbijdrage zal plaatsvinden.

Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. Het uiteindelijke bedrag is afhankelijk van de daadwerkelijk geleverde kwaliteit op de weg in termen van punctualiteit en aantal klachten.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Aanpassingen in de lijnvoering in Limburg leiden tot steeds meer gebieden waar de afstand tussen het OV en de voordeur toeneemt. Doordat ook het OV met personeelstekort en bijbehorende kwaliteitsverlies te kampen heeft, biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op onze gezamenlijke ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren en de instroom van nieuwe klanten te beperken. Wij spannen ons daarom optimaal in de integratie met het OV te bevorderen en het OV aantrekkelijk te maken voor onze klanten. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie of verward gedrag bij de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening via de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit is een ontwikkeling die wij concreet terugzien in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zetten wij nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken. Omnibuzz volgt hiermee de landelijke tendens, zoals onder andere blijkt uit de handreiking van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer. Hierin staat onder andere: "Om een compacte, efficiënte overheid te realiseren met hoogwaardige dienstverlening, is digitalisering een vereiste en is het digitale kanaal het voorkeurskanaal. Het uitgangspunt is: digitaal waar het kan". Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties die zorgen voor passend vervoer voor deze klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten (indicatie extra zorg) of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen (indicatie persoonlijke overdracht). Een goede toepassing van deze indicaties gaat echter niet vanzelf. Hiervoor is afstemming nodig tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz. Vanwege de geringe omvang en beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen voorlopig niet begroot. Door de signalen die wij bij de uitvoering van ons vervoer krijgen te delen met de desbetreffende gemeente, ondersteunen wij gemeenten bovendien in de gemeentelijke taak van vroegsignalering van verward gedrag.

Compliance en toename 'kruimelfuncties'

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2025 treedt naar verwachting de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

De stapeling van 'kruimelfuncties' leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en hebben veelal betrekking op de digitale processen, waar wij juist meer op willen inzetten. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen en onderkennen het belang dit goed in te richten en te borgen in de processen als voorwaarde voor onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een externe organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht. Bovendien ondersteunen zij bij het opvolgen van de aanbevelingen van de toezichthouder met betrekking tot het digitaal archief.

2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren

Een belangrijke ambitie is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. In voorgaand hoofdstuk is al beschreven dat een aantal ontwikkelingen de realisatie van deze ambitie in de weg zit. Toch blijft dit een centrale pijler in de visie van Omnibuzz, omdat alternatief vervoer de enige oplossing is om de maatschappelijke participatie van de (potentiële) klanten te behouden en bevorderen, zonder dat het vervoersvolume van Omnibuzz stijgt.

Integratie OV en doelgroepenvervoer

Ondanks de tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. Wij voeren intensief overleg met de Provincie Limburg en Arriva over het toewerken naar integrale mobiliteit. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit ons gezamenlijk actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. Gedurende 2023 is daar nog een nieuw traject bijgekomen, namelijk publieke mobiliteit, waarbij wij samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk) met als doel de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren.

De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk

instrument. In de huidige samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden om dit product nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Dit doen wij door inzicht in de VEP als voorliggende voorziening te verkrijgen, beschikbare data ten aanzien van de VEP te analyseren en de voorwaarden van de VEP meer in lijn brengen met ambities van de GR Omnibuzz. In dit traject leggen wij tevens de verbinding met initiatieven zoals het project Kommee van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. In de komende jaren willen wij de opgedane ervaringen in Noord-Limburg gebruiken om deze in heel Limburg op structurele basis uit te rollen.

Toeleiding naar ander vervoer en gebruik voorliggende voorzieningen

Voor de toeleiding naar het OV zetten wij in op meer gebruik van de VEP door onze klanten, onder andere door promotieactiviteiten. Tegelijk werken wij aan een pilot, waarbij wij inzetten op een soortgelijk product met gratis OV met Arriva Limburg als voorloper op Wmo-vervoer. Dit zorgt voor een vangnet tegen mobiliteitsarmoede en maakt het OV toegankelijker voor burgers die net tussen wal en schip vallen. Deze pilot richt zich niet op onze klanten en heeft als doel de instroom te verminderen. Door het gebruik van OV te stimuleren, verwachten wij dat iedere burger langer zelfstandig kan blijven reizen en Omnibuzz minder snel nodig zal zijn. Deze pilot zal eerst uitgevoerd worden bij één landelijke en één stedelijke gemeente met als doel data op te halen en mogelijke besparingen voor alle deelnemende gemeenten inzichtelijk te krijgen.

Naast het OV optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer streven wij op verschillende manier optimale efficiëntie na. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan de nieuwe werkelijkheid. Dit is nodig om de continuïteit van het vervoer op de langere termijn te borgen. Met de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023, willen wij bevorderen dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. De verlenging zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Bovendien geeft dit meer ruimte om te onderzoeken of bij de nieuwe aanbesteding (start 1 januari 2028) Zero Emissie Doelgroepenvervoer gerealiseerd kan worden. Verder is de verwachting dat opnieuw aanbesteden leidt een kostenstijging, omdat nieuwe prijsafspraken met vervoerders gemaakt worden.

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als een ‘bijna perfect bestek’. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben twee percelen. De bedrijven die momenteel het Omnibuzz-vervoer uitvoeren zijn:

- Taxi Nelissen - regio Maastricht.
- Taxi Van Loo - regio Heuvelland.
- Taxi Hanneman - regio Parkstad, regio Westelijke Mijnstreek.
- Personenvervoer Midden-Limburg (PML) - regio Roermond.
- Taxi Van Driel - regio Weert, regio Venray/Noord Limburg.
- Taxi De Leeuw - regio Venlo/Peel en Maas.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen. Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module in de ritreserveringssoftware gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. Hiermee geven wij sturing aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering, omdat ritten worden verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten. In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is wij dit vervolgens over alle percelen uitrollen. Tegelijk pakken wij nog steeds het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel.

In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zodat vervoerspecificaties enerzijds passend zijn en anderzijds het vervoer beheersbaar blijft. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties. Wij ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Tevens intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz gaan wij stimuleren door een uitgebreide promotiecampagne en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. Tenslotte hebben wij een data gedreven onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk en het vertalen naar concrete acties vraagt tijd. In 2024 gaan wij hierover met de gemeenten in gesprek, bouwen wij het onderzoek verder uit en bepalen samen de richting voor een passend vervolg.

Instroom ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begrotingen, maar als er een concreet verzoek vanuit een gemeente komt, bekijken wij samen de mogelijkheden. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz (op geringe schaal) sinds 2022 een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Momenteel lopen gesprekken over nieuwe verzoeken. De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk; daarvoor is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer zal in het voorjaar van 2024 zijn en de implementatie en inrichting van de organisatie voor de start in augustus 2024. Dit wordt in een apart hoofdstuk toegelicht.

Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

Voorlopig wordt voor deze instroom geen extra capaciteit ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte is dat veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer.

Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf

over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm. De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz.

De uitvoering van leerlingenvervoer kan hierin een belangrijke stap zijn, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende gemeenten op de Wmo. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer. Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hiervan hebben alle gemeenten voordelen. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het sterke partnership met vervoerders kan Omnibuzz flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, corona-hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuaties gedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen en/of als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling.

Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. Een belangrijke taak voor Omnibuzz is nu het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen. Met betrekking tot de beperkte zelfregie implementeren wij onze kennis op het gebied van gedragsverandering binnen Omnibuzz, zodat wij via meer begrip in gedrag en persoonseigenschappen van klanten beter kunnen aansluiten op hun behoeften en het effect van interventies toeneemt.

Om de ondersteuning van de werkzaamheden en advisering voor gemeenten op niveau te houden, is Omnibuzz voortdurend bezig zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke facetten genoemd die ons faciliteren om deze werkzaamheden goed uit te kunnen voeren.

Kwaliteitsbeleid

Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Dit doen wij onder andere met een open verbetercultuur en interne audits. Zo is bijvoorbeeld de budgetbewaking geoptimaliseerd. Naast een interne focus richten wij ons ook op onze externe contacten. Zo verzorgen wij intern een training om de schrijfvaardigheid van medewerkers in het klantcontact te verhogen en voeren een tevredenheidsonderzoek uit onder alle partners van Omnibuzz om de dienstverlening optimaal op hun behoeften af te stemmen.

Interne organisatie

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestigingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanuit kantoor is gefaciliteerd. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel onderzoeken wij de mogelijkheden van verschillende huisvestigingssituaties om deze kosten structureel te beperken.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid door onder andere de introductie van de leasefiets en werken structureel aan integriteitsbeleid. Door het hybride werken verandert de aard van integriteitskwesties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap, maar ook het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren.

Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan de nieuwe werkelijkheid zodat de continuïteit voor de lange termijn geborgd is. In deze onzekere tijden vraagt dit het nodige innovatief vermogen. Hierdoor is de organisatie gegroeid in flexibiliteit en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften.

Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is met ingang van 2023 aangepast. Nu dit is aangepast, gaan wij samen met de gemeenten aan de slag met de toekomstige afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten.

Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren gezamenlijk met hen zullen oppakken. De insteek hierbij is de systematiek voor klanten te wijzingen per 1 januari 2028, omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten in kilometers zullen worden uitgevraagd.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking zo goed en transparant mogelijk vorm te geven.

Wij investeren in de relatie met individuele gemeenten, door bijvoorbeeld nieuwe bestuurders en contactambtenaren uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven.

Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (wijziging Wgr per 1 juli 2022). In deze wijziging is ook een uittredingsregeling uitgewerkt. Bijbehorend conceptwijzigingsvoorstel is in een gezamenlijk traject met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg voorgelegd ter besluitvorming. Eind 2023 is de zienswijzeprocedure afgerond en in de eerste helft van 2024 zullen de deelnemende gemeenten naar verwachting allemaal de benodigde toestemmingsprocedure volgen, zodat de wijziging tijdig (dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2024) kan worden gepubliceerd.

De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) wordt in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Met betrekking tot het digitaal archief is in 2023 een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Dit stappenplan is direct geïmplementeerd en zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

In 2022 is tevens het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid. Het dagelijks bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) heeft Omnibuzz een aansluiting op de Woo-index gerealiseerd. Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om de documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk te maken, zijn in 2023 interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren voor publicatie via deze Woo-index. Het uitgangspunt is dat alle vergaderstukken vanaf 2024 aan deze wetgeving voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

In oktober 2023 is onderzocht of MijnOmnibuzz digitoegankelijk is voor iedereen. De inspectie leverde een aantal verbeterpunten op die wij hebben opgepakt. Bij de herinspectie in februari 2024 hebben wij voor MijnOmnibuzz het keurmerk drempelvrij ontvangen, hetgeen betekent dat MijnOmnibuzz volledig voldoen aan de eisen voor digitale toegankelijkheid.. Onze website beschikt al over dit keurmerk. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zal in oktober 2024 een nieuwe inspectie van onze website plaatsvinden. De digitale dienstverlening wordt tevens in lijn gebracht met de eisen uit de Wmebv die per 1 januari 2025 in werking zal treden. Momenteel inventariseren wij de impact.

Omnibuzz werkt voortdurend aan al deze verplichtingen, maar voldoet nog niet op alle vlakken volledig. Dit blijft structureel inspanning vragen. Wij organiseren dit in eerste instantie zoveel mogelijk intern, maar vanwege de benodigde specifieke expertise op deze uiteenlopende dossiers, maken wij hierbij tevens gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang. Het is moeilijk om verder vooruit te kijken, omdat wetswijzigingen en de implicaties ervan nog niet op voorhand bekend zijn. Wij merken wel dat wettelijke voorschriften regelmatig wijzigen of aangescherpt worden, waardoor wij rekening houden met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het verlagen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

Het applicatielandschap als basis

Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) zorgt voor professionalisering en verdere borging van de informatiebeveiliging. Wij verwachten dit in 2024 af te ronden. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere

ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Wij gaan MijnOmnibuzz de komende jaren verder doorontwikkelen met het oog op meer gebruikersgemak voor de klant en het mogelijk maken van onze digitaliseringambities. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne voor MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij druk van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

De website van Omnibuzz is technisch ook toe aan vernieuwing. Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels zeven jaar oud. Dit heeft in de nabije toekomst gevolgen voor updates en veiligheid van onze website. Halverwege 2024 verwachten wij onze nieuwe website te presenteren die volledig voldoet aan de moderne technische standaarden en ook de informatie over de uitvoering van het leerlingenvervoer bevat. Bovendien fungeert de website als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz. Uiteraard streven wij ook voor de nieuwe website naar het keurmerk drempelvrij voor digitale toegankelijkheid.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

Uitbreiding taken Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) en vanaf 1 augustus 2024 ook verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Voor de gemeente Roermond gaan wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer regelen. Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO die met deze 6 gemeenten apart voor dit vervoer wordt afgesloten. Op hoofdpunten is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. Wel zijn er specificaties die afhankelijk zijn van de vervoersvorm, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz zijn in praktijk ook nagenoeg gelijk. Omnibuzz is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het vervoer. Voor dit vervoer is de aanbesteding voorbereid en gepubliceerd eind 2023. In het voorjaar van 2024 verwachten wij de definitieve gunning bekend te maken. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen voor de ritaanname en controle op de routeplanning, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tevens organiseren en faciliteren wij het bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het leerlingenvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op voor de verantwoording per gemeente, inclusief de accountantscontrole.

Ongeveer 900 leerlingen gaan van dit vervoer gebruikmaken en ongeveer 100 leerlingen gaan gebruikmaken van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. Er zijn hiervoor investeringen nodig met betrekking tot ritbeheersoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding en MijnOmnibuzz. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz zijn niet doelgroepgebonden en gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk ‘Over Omnibuzz’.

Voor een aantal ontwikkelingen, zoals het personeelstekort en de duurzaamheidseisen zien wij mogelijkheden deze risico’s te mitigeren omdat onze expertise en ervaring beter benut kunnen worden als wij meerdere vervoersvormen gezamenlijk vanuit Omnibuzz kunnen aansturen. Bovendien vergroten wij door deze bundeling de kansen op realisatie van deze duurzaamheidsambities.

Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 starten wij met de daadwerkelijke uitvoering van dit vervoer. Dit vraagt voor deze periode dus

relatief veel van onze organisatie. Structureel vraagt leerlingenvervoer juist relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar zullen wij deze verhoudingen samen evalueren. Het is denkbaar dat tijdens de looptijd van de contracten de behoefte aan advisering of beleidsontwikkeling op het leerlingenvervoer toeneemt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

De basis voor de begrotingen van het leerlingenvervoer is de business case die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt. Het kalenderjaar loopt niet gelijk met schooljaar, maar wij houden het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar. Zo kunnen wij alle vervoersvormen in financiële stukken over dezelfde periode verantwoorden. De kern is dat de aanbesteding leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer (voor Roermond) gezamenlijk plaatsvindt en dat dit vervoer ook gezamenlijk verantwoord wordt. Nieuwe instroom van jeugdvervoer en dagbestedingsvervoer van deelnemende gemeenten blijft tussentijds mogelijk. Dit wordt dan separaat verantwoord.

De opstartkosten worden gefinancierd door de zes gemeenten die vanaf de start deelnemen. Bij eventuele instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. De (deels variabele) structurele kosten worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing; gemeenten financieren dit vervoer volledig zelf. Voor de interne bedrijfsvoering is het uitgangspunt dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Opstartkosten, zoals investeringen in automatisering, worden direct aan de gemeenten met leerlingenvervoer doorgerekend.

De overhead, die ongeveer 10% van de totale begroting bedraagt, is hierop een uitzondering. Deze kosten worden voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld.

Dat betekent dat er geen extra capaciteit wordt ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte hiervoor is dat, zoals eerder benoemd, veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer. Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm.

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer kan hierin een belangrijke stap zijn, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende Wmo-gemeenten. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten aan het Wmo-vervoer. Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hier hebben alle gemeenten voordelen van. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Vervoerskosten

De vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddelde tarief vervoerders oftewel één gemeentelijk tarief, afgerekend met de gemeenten. Alle perceeltarieven samen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. De gunning verwachten wij halverwege februari af te ronden. Na definitieve gunning kan dit tarief berekend worden.

3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen. De doelstellingen zijn:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Het bevorderen van de zelfredzaamheid van de burger en het zo veel als mogelijk gebruikmaken van algemeen toegankelijke (voorliggende) voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden en vervoer blijven uitvoeren binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie, ondanks de toenemende (wettelijke) verplichtingen.

Wat gaan wij hiervoor doen in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2025-2028 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer.
- Doorontwikkelen van de VEP om het gebruik van OV te optimaliseren.
- Doorontwikkelen mogelijkheden voor maatwerk naar aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).
- (Data gedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor piekspreiding.
- Doorontwikkeling MijnOmnibuzz dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

Wat gaan wij hiervoor doen in het leerlingenvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2025-2028 de volgende taken uitvoeren

of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel 'Begroting 2025'.

Tabel Begroting 2025

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 180.682	€ 180.682
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 180.682	€ -	€ -180.682
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.293	€ 6.293	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten.

Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken, activiteiten, en producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Voor de splitsing van de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorend structureel evenwicht wordt verwezen naar de tabel 'Rekening per programma'.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld 'Overhead' zijn, conform de 'Notitie overhead' in het kader van het BBV, alle kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces.

Tot de kosten van overhead worden in ieder geval de volgende zaken gerekend:

- Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie.
- Personeel en organisatie.
- Inkoop (inclusief aanbesteding en contractmanagement).
- In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.
- Juridische zaken.
- Bestuurszaken en -ondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening.
- Managementondersteuning van het primaire proces.
- Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2025 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 75.000,- voor 2025. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 'Maatwerkvoorzieningen (Wmo)'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die conform definitie 'overhead' toegerekend wordt aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus-malus regeling en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loonen beheerkosten.

Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert.

Tevens nemen wij vanaf dit jaar voor het eerst het leerlingenvervoer (LLV) op in onze meerjarenbegroting. Dit doen wij onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'. Hiermee zullen wij vanaf augustus 2024 starten voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert.

Wij maken daarom ook wederom een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-vervoer, het GGZ-vervoer en het LLV. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo', 0.4 'Overhead GGZ' en 0.4 'Overhead LLV'. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van indirecte kosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer en een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34.

Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren

op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,75	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt deze 8,9% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.2 Paragrafen

In het kader van artikel 9 van het 'Besluit begroting en verantwoording' zijn de volgende paragrafen opgenomen:

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen kan gedefinieerd worden als het vermogen dat nodig is om incidentele niet voorziene tegenvallers te kunnen opvangen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken schrijft in artikel 11 van het nieuwe 'Besluit begroting en verantwoording' het volgende voor:

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- De weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de Gemeenschappelijke Regeling beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

De weerstandsratio is een verhoudingsgetal, tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en het op basis van de risicoanalyse bepaalde benodigde weerstandsvermogen.

Onderstaand wordt de weerstandsratio aangegeven als een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit

en de risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 900.000	€ 760.000	1,18

De minimale omvang van de algemene reserve is op 20 december 2023 vastgesteld op € 550.000,-. Met dit minimum wordt met name het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat afgedekt, alsmede de risico's van digitale dreigingen. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

Risicomanagement

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. Medio 2023 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 20 december 2023 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur. Bij deze actualisatie is ook de inventarisatie van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd geactualiseerd.

Op basis van deze risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico's zich voordoen. Dit vormt de basis voor het bepalen van het weerstandvermogen.

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer			✔	✔			✔
Afhankelijkheid leveranciers ICT							
Digitale dreigingen					✔		
Continuiteit risico tgv serverbeheer					✔		

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorgerekend, wordt de maximale impact geschat op € 760.000,-.

Risicomanagement is een belangrijk onderdeel van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 54. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 7 juli 2021 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2020, besloten om € 368.000,- toe te voegen aan de algemene reserve. Hiermee is de algemene reserve ultimo 2021

uitgekomen op € 900.000,-. Het saldo biedt ruimte om tot aan het minimum actief gelden in te zetten voor afdekking van benoemde scenario's, dekking van eventuele tekorten en financiering van investeringen.

Geprognosticeerde balans 2025

Activa	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €	Passiva	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	283.668	251.451	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	24.500	18.375
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	-	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	-	-
Totaal vaste activa	283.668	251.451	Totaal vaste passiva	924.500	918.375
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.349.686	4.779.298	Overige schulden	1.538.791	1.779.302
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	316.921	351.512	Te betalen verplichtingen	347.308	412.365
Liquide middelen	353.562	404.138	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	195.962	249.055	Overige Nederlandse overheidslichamen	3.689.198	2.925.412
Totaal vlottende activa	6.216.131	5.784.003	Totaal vlottende passiva	5.575.298	5.117.079
Totaal generaal	6.499.798	6.035.454	Totaal generaal	6.499.798	6.035.454

De balansposten ' Vlottende activa' en 'Vlottende passiva' zijn voor 2025 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of, waar mogelijk, een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken.

Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die in 2023 is vastgesteld door het algemeen bestuur, alsmede met de huidige weerstandscapaciteit.

Kengetallen

In het kader van artikel 11 van het 'Besluit begroting en verantwoording' zijn de volgende kengetallen opgenomen:

- Netto schuldquote.
- Solvabiliteitsratio.
- Structurele exploitatieruimte.
- Grondexploitatie.
- Belastingcapaciteit.

Kengetallen drukken de verhouding uit tussen bepaalde onderdelen van de begroting en kunnen helpen bij de beoordeling van de financiële positie. Onderstaand volgt een korte toelichting op de voorgeschreven kengetallen:

- De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen.
- De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin aan de financiële verplichtingen kan worden voldaan.
- De structurele exploitatieruimte is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte er is om de eigen lasten te kunnen dragen of welke structurele stijging van de baten of daling van de lasten daarvoor nodig is.
- De grondexploitatie geeft weer hoe de waarde van de grond zich verhoudt tot de totale baten (niet van toepassing voor Omnibuzz).
- De belastingcapaciteit geeft inzicht in hoe de belastingdruk zich verhoudt ten opzichte van het landelijk gemiddelde (niet van toepassing op Omnibuzz).

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2025 (t) en meerjarenperspectief 2026-2028 weergegeven in de volgende tabellen.

Tabel Begrotingsjaar 2025

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2023	2024-1	2025
Netto schuldquote	-9%	2%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	2%	2%
Solvabiliteitsratio	40%	14%	15%
Structurele exploitatieruimte	7%	-0,04%	-0,02%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Tabel Begrotingsjaar 2026-2028

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2026	2027	2028
Netto schuldquote	2%	2%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	2%	2%	2%
Solvabiliteitsratio	15%	15%	15%
Structurele exploitatieruimte	-0,02%	-0,02%	-0,02%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2025 (t) en meerjarenperspectief 2026-2028 is de geprognosticeerde balans 2024 en meerjarenraming of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2023 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de conceptjaarrekening gebruikt.

Voor 2024 zijn de cijfers uit de conceptbegroting overgenomen.

Omdat in 2023 de resultaatbestemming nog opgenomen is, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2023 en de andere jaren groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio van 2025 is 15%, hetgeen betekent dat voor 2025 (t) 15% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2025 -0,02%. Voor 2025 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

Financiering

Treasury

De financiering van Omnibuzz bestaat uit de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omdat inkomsten en uitgaven niet altijd synchroon lopen en verplichtingen zijn aangegaan om op bepaalde tijden kosten te betalen, bestaat de mogelijkheid om geld te lenen middels de bestaande kredietfaciliteit. De hieraan verbonden kosten worden opgenomen als kapitaallasten. Voor de begroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt elke jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,- per jaar.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet geeft aan tot welk bedrag korte financiering mogelijk is. Onder korte financiering wordt in de Wet FIDO verstaan leningen met een rente typische looptijd korter dan één jaar. De kasgeldlimiet wordt bepaald als een percentage van het begrotingstotaal. Bij ministeriële regeling is dit percentage voor Omnibuzz vastgesteld op 8,2%. Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden. Omnibuzz zal naar verwachting binnen de kasgeldlimiet blijven.

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 5.460.743	€ 6.108.099	€ -647.356
Kwartaal 2	€ 5.346.188	€ 6.000.067	€ -653.879
Kwartaal 3	€ 5.231.633	€ 5.892.035	€ -660.401
Kwartaal 4	€ 5.117.079	€ 5.784.003	€ -666.924
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 5.288.911	€ 5.946.051	€ -657.140
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ -657.140		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2024		€ 33.906.308	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.780.317	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 3.437.457	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2023 als basis voor de kasgeldlimiet 2024 en verder, alsmede de geprognosticeerde balans.

Renterisiconorm

De renterisiconorm is direct gerelateerd aan het budgettaire risico en heeft als doel het renterisico bij herfinanciering te beheersen. De renterisiconorm houdt in dat de jaarlijks verplichte aflossingen en renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal.

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden zullen op de deposito's een rente vergoed krijgen die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd en naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 500.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet HOF. De middellange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2024-1 Jaarrekening x € 1.000	2025 Begroting x € 1.000	2026 Begroting x € 1.000	2027 Begroting x € 1.000	2028 Begroting x € 1.000
		Huidig begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar t+2	Volgend begrotingsjaar t+3	t+4
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	0	0	0	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	50	50	49	37	37
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:					
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	50	50	49	37	37

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2025 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2025 een EMU-saldo ad € 50.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

In 2023 stabiliseert de economie, met een bbp-groei van 0,8%. Daarna trekt de groei weer aan, ondersteund door het tijdelijke overheidsbeleid om de inkomens te compenseren voor de hoge energieprijzen. In 2024 groeit de economie naar verwachting met het trendmatige (potentiële) tempo (1,6%). De inflatie heeft dit jaar naar verwachting haar piek bereikt.

Bij de voorziene energieprijzen en overheidsmaatregelen volgt in de komende jaren een minder hoge prijsstijging. Vooral door de uitzonderlijke prijsstijging van energie in het afgelopen jaar komt de geraamde inflatie dit jaar uit op gemiddeld 11,5%. Daarna volgt een daling naar 4,9% in 2023 en 5,0% in 2024, het jaar waarin het energieprijsplafond stopt.

Daarnaast blijft de kerninflatie hoog door doorwerking van energie-inflatie naar de prijzen van andere goederen en diensten, de krappe arbeidsmarkt en de hoge bezettingsgraad van de economie.

De arbeidsmarkt blijft de gehele ramingsperiode uiterst krap. De groei van de werkgelegenheid zakt volgend jaar onder de groei van het arbeidsaanbod. Daardoor stijgt de geraamde werkloosheid van 3,6% dit jaar naar 4,2% in 2023, om vervolgens licht te dalen naar 4,0% in 2024. Door de krapte en de hoge inflatie nemen de loonstijgingen toe.

De COVID-19 crisis heeft de overheidsfinanciën niet doen ontsporen. Door de koopkrachtmaatregelen in het kader van de hoge energieprijzen, stijgt het begrotingstekort in 2023 naar 3,0% bbp. De schuldquote zakt volgend jaar net onder 50% bbp en daalt in 2024 verder naar 47,7% bbp. Dit komt vooral door het noemereffect van de hoge inflatie. De onzekerheid rond deze raming is groot. Zo zijn er de nodige financiële stabiliteitsrisco's.

Daarnaast is het niet uitgesloten dat de energie- en voedselprijzen langer hoog blijven. In een dergelijk scenario, waarin ook de wereldhandelsgroei afneemt, groeit het bbp in 2023 en 2024 met gemiddeld 0,8%-punt minder dan geraamd. Daarbij loopt de inflatie in 2024 op tot boven de 9%, ongeveer 4,5%-punt hoger dan in de raming. In een variant waarin het prijsplafond met een jaar zou worden verlengd, wordt de koopkracht van huishoudens langer ondersteund, maar verslechtert het begrotingstekort.

(Bron: DNB, Economische Ontwikkelingen en Vooruitzichten DNB - december 2023).

Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes

Sinds de totstandkoming van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, heeft Omnibuzz zich ontwikkeld tot een compacte en doelmatige organisatie. De organisatie is hierbij ingericht op basis van een aantal sturingsprincipes die behouden blijven.

Daarnaast vraagt de groei en ontwikkeling van de organisatie om een aantal nieuwe sturingsprincipes.

De volgende principes worden door Omnibuzz bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie gehanteerd:

Kwaliteit en klantgerichtheid

Kwaliteit en klantgerichtheid staan voorop bij alle inrichtingsvraagstukken. Dit uit zich naar alle betrokkenen, van klanten tot vervoerders en van gemeenten tot de Provincie Limburg.

Professionaliteit

Omnibuzz organiseert haar werkorganisatie op een

professionele manier. Uitgangspunt hierbij is dat de organisatie-inrichting en -sturing faciliterend moeten zijn voor de medewerkers.

Doelmatigheid

De werkorganisatie wordt doelmatig ingericht. Dat wil zeggen dat binnen de geldende kwaliteitskaders en taakstelling een zo efficiënt mogelijke organisatie wordt ingericht.

Lerende organisatie

Omnibuzz is een organisatie in groei en in ontwikkeling. Dit betekent dat processen, systemen en werkwijzen voortdurend worden geoptimaliseerd. Omnibuzz stimuleert haar medewerkers bij te dragen aan het principe van een lerende organisatie.

Good governance

De organisatie wordt ingericht op basis van de principes van good governance en met inachtneming van de bepalingen van de wet 'Gemeenschappelijke Regelingen'.

Belastingdienst

In 2017 heeft de Belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten vrijstelling.

In 2018 heeft de Belastingdienst het standpunt ingenomen dat Omnibuzz btw in rekening dient te brengen over de gemeentelijke bijdrage (vervoer 9%, overige kosten 21%). Dit heeft tot gevolg gehad dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 is teruggevallen naar de individuele gemeenten.

Bestuurlijke structuur

De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur.

Het algemeen bestuur bestaat uit 30 leden met 38 stemmen. Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

- 4 leden vanuit Zuid-Limburg.
- 3 leden vanuit Noord- en Midden-Limburg.

De directeur van Omnibuzz legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.

In de nadere uitwerking van de verordeningen van dagelijks bestuur en algemeen bestuur, alsmede de organisatie- en directieverordening, is de relatie met het dagelijks bestuur en algemeen bestuur nader geregeld.

Structuur werkorganisatie

Omnibuzz staat onder aansturing van een éénhoofdige directie.

De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en geeft leiding aan de werkorganisatie.

Binnen de werkorganisatie worden twee afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder ICT, financiële administratie, finance & control en klantenservice.

Naast deze afdelingen wordt een aantal staffuncties onderscheiden, die onder aansturing van de directeur vallen. De afdelingsmanagers vormen samen met de directeur het managementteam.

In de vergadering van het dagelijks bestuur op 13 november 2019 is ingestemd met de tweede evaluatie van het organisatieplan.

In het formatieplan is de benodigde bezetting per afdeling als volgt vastgelegd:

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

Functie	Fte
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	3,00
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	4,45
Projectmedewerker uitvoering	0,80
Hoofd ritreservering	1,00
Afdeling uitvoering totaal	32,7

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2024.

Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting kennen in 2025:

Functie	Fte
Manager bedrijfsvoering	0,90
Teamleider financiële administratie	1,00
Financieel medewerkers A	3,00
Financieel medewerkers B	1,00
Teamleider klantenservice	1,00
Medewerker klantenservice	7,00
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,67
Medewerker finance & control	0,80
Afdeling bedrijfsvoering totaal	16,04

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in 2025 16,04 fte en is hiermee ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	0,80
HR assistent	0,50
Adviseur projecten	3,50
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,10
Privacy officer	0,20
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,90
Medewerker databeheer en -analyse	0,60
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2025 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2024.

Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	Fte
Projectleider	0,50

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2024	2025	2026	2027	2028
Uitvoering	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Staf	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03





4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Aan de begroting 2025 ligt een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

De financiële uitgangspunten voor de begroting 2025 en het MJP 2026 tot en met 2028 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 20 december 2023 en hieronder weergegeven:

Onderstaand lichten wij deze toe:

1. 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. We keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025 vormt het begrote vervoersvolume 2024 (gebaseerd op realisatie 2023) op gemeenteniveau het uitgangspunt.

2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.

3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.

4. Vanwege de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).

5. Het vervoerstarief 2025 wordt geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2024 (3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.

6. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2025 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2024. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.

7. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2025 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2%.

8. De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten of inflatievolgende ontwikkeling op basis van

een geschatte index. Voor 2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning CEP van het CPB, zijnde 2,8%.

9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

10 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2025 e.v. als basis genomen.

11 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform 'Notitie overhead Commissie BBV/IV3' (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2024).

12 In de begroting 2025 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan dit bedrag wijzigen (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.

13 De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

14 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

15 Het vervoersvolume van de begroting 2025 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een nullijn. De vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2025 worden dus niet verhoogd.

16 Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2026 bedraagt deze 2,7%. Voor 2027 en 2028 is dit 2,5%.

Additionele uitgangspunten GGZ-vervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

17 Verdeelsleutel GGZ-vervoer: overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal, indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten en directe vervoerskosten op basis van kilometers.

18 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar. Indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.

19 Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1 januari van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (LLV) (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

20 De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

21 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.

22 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerskosten.

23 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.

Beleidsindicatoren

Indicator	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,75	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 19.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 180.682	€ 180.682
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 180.682	€ -	€ -180.682
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.293	€ 6.293	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 19.

4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2025 is gebaseerd op de begrote kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2024, vermeerderd met een opslag van 2,5%.

Tabel Vervoersvolume 2025

Gemeente	Kilometers 2024-1	Opslag	Kilometers 2025 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2025
Beek	83.214	2,5%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	249.190	2,5%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	59.867	2,5%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	57.763	2,5%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	263.296	2,5%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	222.673	2,5%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	203.341	2,5%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	90.242	2,5%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	118.950	2,5%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	677.756	2,5%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	184.873	2,5%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	473.495	2,5%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	358.753	2,5%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	173.399	2,5%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	168.224	2,5%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	898.167	2,5%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	174.922	2,5%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	58.269	2,5%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	165.246	2,5%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	81.367	2,5%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	203.440	2,5%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	50.564	2,5%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	734.269	2,5%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	100.727	2,5%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	89.689	2,5%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	188.441	2,5%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	335.617	2,5%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	156.475	2,5%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	61.871	2,5%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	119.739	2,5%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.803.840		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

In de tabel ‘Vervoersvolume 2025’ zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina’s staan.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het geïndexeerd kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief 2025 is vastgesteld op € 5,68 (afgerond) en het nacalculatorisch kilometertarief 2025 is € 1,97 (afgerond). Beide tarieven worden jaarlijks met 3,4% geïndexeerd, conform de uitgangspuntennotitie (4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 34). De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit ‘Tabel Vervoersvolume 2025’ op pagina 37.







Tabel Vervoerskosten 2025

Gemeente	Kilometerkosten 2025	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 228.403	€ 1.272	€ 4.145	€ 1.444	€ 235.264	€ 15.668	€ 250.932
Beekdaelen	€ 685.346	€ 519	€ 10.076	€ 4.746	€ 700.687	€ 46.664	€ 747.351
Beesel	€ 160.488	€ 1.230	€ 3.486	€ 1.709	€ 166.914	€ 11.116	€ 178.030
Bergen	€ 144.126	€ 1.038	€ 1.936	€ 762	€ 147.862	€ 9.847	€ 157.710
Brunssum	€ 748.352	€ 1.731	€ 15.158	€ 5.341	€ 770.582	€ 51.319	€ 821.901
Echt-Susteren	€ 603.591	€ 3.885	€ 11.339	€ 5.199	€ 624.014	€ 41.558	€ 665.572
Eijsden-Margraten	€ 567.167	€ 1.380	€ 11.644	€ 3.567	€ 583.758	€ 38.877	€ 622.635
Gennep	€ 259.423	€ 2.933	€ 4.144	€ 2.126	€ 268.626	€ 17.890	€ 286.516
Gulpen-Wittem	€ 320.339	€ 4.225	€ 6.659	€ 2.999	€ 334.222	€ 22.258	€ 356.480
Heerlen	€ 2.026.175	€ 11.914	€ 28.253	€ 18.152	€ 2.084.494	€ 138.822	€ 2.223.316
Horst aan de Maas	€ 490.179	€ 1.614	€ 8.481	€ 2.052	€ 502.325	€ 33.454	€ 535.778
Kerkrade	€ 1.424.770	€ 10.413	€ 23.060	€ 15.286	€ 1.473.528	€ 98.133	€ 1.571.662
Landgraaf	€ 1.064.221	€ 8.237	€ 17.895	€ 7.233	€ 1.097.586	€ 73.096	€ 1.170.682
Leudal	€ 450.724	€ 1.135	€ 8.252	€ 2.117	€ 462.228	€ 30.783	€ 493.011
Maasgouw	€ 442.836	€ 2.086	€ 7.518	€ 3.274	€ 455.714	€ 30.349	€ 486.063
Maastricht	€ 2.861.251	€ 22.746	€ 56.415	€ 24.046	€ 2.964.457	€ 197.425	€ 3.161.883
Meerssen	€ 489.448	€ 5.234	€ 7.845	€ 4.033	€ 506.560	€ 33.736	€ 540.296
Nederweert	€ 159.652	€ 69	€ 2.665	€ 950	€ 163.336	€ 10.878	€ 174.214
Peel en Maas	€ 429.321	€ 2.612	€ 8.837	€ 3.092	€ 443.862	€ 29.560	€ 473.422
Roerdalen	€ 219.669	€ 1.300	€ 3.614	€ 1.925	€ 226.508	€ 15.085	€ 241.593
Roermond	€ 636.027	€ 350	€ 8.971	€ 4.912	€ 650.260	€ 43.306	€ 693.565
Simpelveld	€ 140.246	€ 460	€ 1.439	€ 1.561	€ 143.706	€ 9.570	€ 153.277
Sittard-Geleen	€ 2.133.838	€ 19.385	€ 35.282	€ 16.292	€ 2.204.797	€ 146.834	€ 2.351.631
Stein	€ 281.638	€ 1.803	€ 5.188	€ 2.323	€ 290.953	€ 19.377	€ 310.329
Vaals	€ 236.302	€ 273	€ 5.005	€ 1.484	€ 243.063	€ 16.187	€ 259.251
Valkenburg aan de Geul	€ 519.016	€ 4.198	€ 11.888	€ 2.734	€ 537.835	€ 35.818	€ 573.654
Venlo	€ 1.059.256	€ 8.833	€ 15.202	€ 10.577	€ 1.093.868	€ 72.849	€ 1.166.717
Venray	€ 450.702	€ 1.460	€ 7.426	€ 3.332	€ 462.919	€ 30.829	€ 493.748
Voerendaal	€ 172.108	€ 600	€ 3.764	€ 1.324	€ 177.795	€ 11.841	€ 189.636
Weert	€ 385.291	€ 1.770	€ 7.270	€ 2.632	€ 396.963	€ 26.437	€ 423.400
Totaal	€ 19.789.904	€ 124.705	€ 342.854	€ 157.224	€ 20.414.688	€ 1.359.566	€ 21.774.255

Indirecte vervoerskosten

Alle kosten die verband houden met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten. Deze worden berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben vastgesteld. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal ritten per gemeente. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van ritreservering en klantenservice.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2025

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.683	1,00%	€ 35.151
Beekdaelen	32.233	3,01%	€ 106.058
Beesel	7.011	0,66%	€ 23.068
Bergen	4.876	0,46%	€ 16.046
Brunssum	38.320	3,58%	€ 126.088
Echt-Susteren	27.248	2,55%	€ 89.659
Eijsden-Margraten	27.696	2,59%	€ 91.132
Gennep	13.650	1,28%	€ 44.914
Gulpen-Wittem	14.187	1,33%	€ 46.681
Heerlen	116.217	10,86%	€ 382.400
Horst aan de Maas	20.695	1,93%	€ 68.096
Kerkrade	82.819	7,74%	€ 272.506
Landgraaf	60.058	5,61%	€ 197.615
Leudal	17.821	1,67%	€ 58.637
Maasgouw	18.268	1,71%	€ 60.110
Maastricht	185.027	17,30%	€ 608.813
Meerssen	24.098	2,25%	€ 79.293
Nederweert	7.430	0,69%	€ 24.449
Peel en Maas	16.946	1,58%	€ 55.758
Roerdalen	9.800	0,92%	€ 32.247
Roermond	39.786	3,72%	€ 130.911
Simpelveld	6.748	0,63%	€ 22.204
Sittard-Geleen	115.117	10,76%	€ 378.781
Stein	13.841	1,29%	€ 45.541
Vaals	9.776	0,91%	€ 32.166
Valkenburg aan de Geul	24.506	2,29%	€ 80.635
Venlo	67.395	6,30%	€ 221.756
Venray	23.823	2,23%	€ 78.387
Voerendaal	8.345	0,78%	€ 27.459
Weert	25.344	2,37%	€ 83.390
Totaal	1.069.762	100%	€ 3.519.950

Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben gedragen door de gemeenten. Het aantal inwoners wordt bepaald op basis van de cijfers van het CBS.

Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

Tabel Overheadkosten 2025

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.215	1,44%	€ 43.429
Beekdaelen	35.896	3,19%	€ 96.142
Beesel	13.394	1,19%	€ 35.874
Bergen	13.154	1,17%	€ 35.231
Brunssum	27.770	2,47%	€ 74.378
Echt-Susteren	32.041	2,85%	€ 85.817
Eijsden-Margraten	26.034	2,31%	€ 69.728
Gennep	17.789	1,58%	€ 47.645
Gulpen-Wittem	14.054	1,25%	€ 37.641
Heerlen	87.461	7,77%	€ 234.251
Horst aan de Maas	43.917	3,90%	€ 117.625
Kerkrade	45.311	4,03%	€ 121.359
Landgraaf	37.112	3,30%	€ 99.399
Leudal	36.006	3,20%	€ 96.437
Maasgouw	24.406	2,17%	€ 65.368
Maastricht	125.285	11,14%	€ 335.557
Meerssen	18.576	1,65%	€ 49.753
Nederweert	17.492	1,55%	€ 46.850
Peel en Maas	45.534	4,05%	€ 121.956
Roerdalen	20.806	1,85%	€ 55.726
Roermond	60.743	5,40%	€ 162.691
Simpelveld	10.255	0,91%	€ 27.466
Sittard-Geleen	92.650	8,23%	€ 248.149
Stein	24.744	2,20%	€ 66.273
Vaals	10.121	0,90%	€ 27.108
Valkenburg aan de Geul	16.431	1,46%	€ 44.008
Venlo	103.789	9,22%	€ 277.983
Venray	44.662	3,97%	€ 119.620
Voerendaal	12.375	1,10%	€ 33.145
Weert	51.079	4,54%	€ 136.807
Totaal	1.125.102	100,00%	€ 3.013.414

In de begroting 2025 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 ‘Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo)’ op pagina 42 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de cijfers in het meerjarenplan 2025-2027.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2025	
Beek	€	329.513
Beekdaelen	€	949.551
Beesel	€	236.972
Bergen	€	208.986
Brunssum	€	1.022.366
Echt-Susteren	€	841.047
Eijsden-Margraten	€	783.495
Gennep	€	379.075
Gulpen-Wittem	€	440.803
Heerlen	€	2.839.967
Horst aan de Maas	€	721.499
Kerkrade	€	1.965.526
Landgraaf	€	1.467.696
Leudal	€	648.085
Maasgouw	€	611.541
Maastricht	€	4.106.252
Meerssen	€	669.342
Nederweert	€	245.512
Peel en Maas	€	651.136
Roerdalen	€	329.566
Roermond	€	987.167
Simpelveld	€	202.947
Sittard-Geleen	€	2.978.561
Stein	€	422.143
Vaals	€	318.524
Valkenburg aan de Geul	€	698.297
Venlo	€	1.666.456
Venray	€	691.755
Voerendaal	€	250.239
Weert	€	643.597
Totaal	€	28.307.618

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de begroting 2025 omtrent het Wmo-gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2025 gevraagd wordt.

Eindresultaat IV3 2025

Tabel IV3

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2025
Beek	1,44%	€ 286.083	€ 43.395	€ 329.479
Beekdaelen	3,21%	€ 853.409	€ 96.724	€ 950.133
Beesel	1,20%	€ 201.098	€ 36.176	€ 237.274
Bergen	1,17%	€ 173.755	€ 35.288	€ 209.043
Brunssum	2,47%	€ 947.989	€ 74.447	€ 1.022.436
Echt-Susteren	2,85%	€ 755.230	€ 86.008	€ 841.239
Eijsden-Margraten	2,32%	€ 713.767	€ 69.901	€ 783.668
Gennep	1,59%	€ 331.430	€ 47.780	€ 379.210
Gulpen-Wittem	1,27%	€ 403.161	€ 38.207	€ 441.368
Heerlen	7,78%	€ 2.605.716	€ 234.305	€ 2.840.021
Horst aan de Maas	3,90%	€ 603.874	€ 117.415	€ 721.289
Kerkrade	4,07%	€ 1.844.168	€ 122.754	€ 1.966.922
Landgraaf	3,32%	€ 1.368.297	€ 100.046	€ 1.468.343
Leudal	3,23%	€ 551.648	€ 97.192	€ 648.841
Maasgouw	2,17%	€ 546.173	€ 65.372	€ 611.545
Maastricht	10,95%	€ 3.770.695	€ 329.862	€ 4.100.558
Meerssen	1,66%	€ 619.589	€ 50.031	€ 669.620
Nederweert	1,56%	€ 198.663	€ 47.075	€ 245.738
Peel en Maas	4,04%	€ 529.180	€ 121.805	€ 650.984
Roerdalen	1,85%	€ 273.840	€ 55.693	€ 329.534
Roermond	5,35%	€ 824.476	€ 161.297	€ 985.773
Simpelveld	0,93%	€ 175.481	€ 27.969	€ 203.450
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.730.412	€ 248.091	€ 2.978.502
Stein	2,21%	€ 355.870	€ 66.633	€ 422.503
Vaals	0,91%	€ 291.416	€ 27.445	€ 318.861
Valkenburg aan de Geul	1,47%	€ 654.289	€ 44.186	€ 698.475
Venlo	9,22%	€ 1.388.473	€ 277.940	€ 1.666.413
Venray	3,98%	€ 572.135	€ 120.056	€ 692.191
Voerendaal	1,11%	€ 217.095	€ 33.365	€ 250.460
Weert	4,54%	€ 506.790	€ 136.954	€ 643.744
Totaal	100%	€ 25.294.204	€ 3.013.414	€ 28.307.618

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en -opbrengsten voor de begroting 2025. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2025 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2025	Eindresultaat MJP 2025-2027	Verschil	6.6 Maatwerkvoorzie-ningen (WMO)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 329.513	€ 372.873	€ -43.360	€ -44.247	€ 886
Beekdaelen	€ 949.551	€ 874.130	€ 75.421	€ 74.103	€ 1.318
Beesel	€ 236.972	€ 244.371	€ -7.399	€ -7.808	€ 409
Bergen	€ 208.986	€ 224.607	€ -15.621	€ -16.257	€ 636
Brunssum	€ 1.022.366	€ 980.038	€ 42.328	€ 40.935	€ 1.394
Echt-Susteren	€ 841.047	€ 888.156	€ -47.109	€ -48.608	€ 1.499
Eijsden-Margraten	€ 783.495	€ 641.861	€ 141.634	€ 140.434	€ 1.200
Gennep	€ 379.075	€ 477.927	€ -98.852	€ -99.656	€ 804
Gulpen-Wittem	€ 440.803	€ 435.353	€ 5.450	€ 5.264	€ 185
Heerlen	€ 2.839.967	€ 3.074.617	€ -234.650	€ -239.199	€ 4.549
Horst aan de Maas	€ 721.499	€ 763.539	€ -42.040	€ -44.557	€ 2.517
Kerkrade	€ 1.965.526	€ 1.984.022	€ -18.496	€ -19.512	€ 1.017
Landgraaf	€ 1.467.696	€ 1.476.973	€ -9.277	€ -10.595	€ 1.318
Leudal	€ 648.085	€ 767.695	€ -119.610	€ -120.764	€ 1.154
Maasgouw	€ 611.541	€ 680.056	€ -68.515	€ -69.796	€ 1.281
Maastricht	€ 4.106.252	€ 4.697.454	€ -591.202	€ -603.378	€ 12.176
Meerssen	€ 669.342	€ 768.149	€ -98.807	€ -99.512	€ 705
Nederweert	€ 245.512	€ 298.216	€ -52.704	€ -53.403	€ 700
Peel en Maas	€ 651.136	€ 757.076	€ -105.940	€ -108.484	€ 2.544
Roerdalen	€ 329.566	€ 395.092	€ -65.526	€ -66.653	€ 1.127
Roermond	€ 987.167	€ 1.224.519	€ -237.352	€ -241.915	€ 4.563
Simpelveld	€ 202.947	€ 237.257	€ -34.310	€ -34.356	€ 46
Sittard-Geleen	€ 2.978.561	€ 2.980.586	€ -2.025	€ -6.958	€ 4.933
Stein	€ 422.143	€ 472.649	€ -50.506	€ -51.455	€ 949
Vaals	€ 318.524	€ 296.481	€ 22.043	€ 21.840	€ 203
Valkenburg aan de Geul	€ 698.297	€ 591.476	€ 106.821	€ 106.131	€ 690
Venlo	€ 1.666.456	€ 2.118.268	€ -451.812	€ -457.316	€ 5.504
Venray	€ 691.755	€ 677.693	€ 14.062	€ 12.139	€ 1.923
Voerendaal	€ 250.239	€ 284.573	€ -34.334	€ -34.769	€ 436
Weert	€ 643.597	€ 709.138	€ -65.541	€ -68.085	€ 2.544
Totaal	€ 28.307.618	€ 30.394.845	€ -2.087.227	€ -2.146.437	€ 59.206

4.4 Analyse eerste begroting 2025 ten opzichte van het jaar 2025 uit de meerjarenbegroting 2025-2027

De gewijzigde uitgangspunten en inzichten die in deze eerste begrotingswijziging gehanteerd zijn, leiden tot een verandering in de te verwachten kosten en opbrengsten (vervoer, indirecte vervoerskosten en overheadkosten). Onderstaand worden deze verschillen per onderdeel geanalyseerd en verklaard.

Het totale resultaat is gedaald met € 2.087.227,– ten opzichte van het meerjarenperspectief 2025-2027. Dit totale resultaat bestaat uit onder andere uit een daling van het vervoersresultaat van € 2.362.695,–.

De daling van het vervoersresultaat is voor een klein deel te wijten aan de lagere NEA-index (3,4%) dan die gehanteerd in het meerjarenperspectief 2025-2027 (3,5%). Het grootste deel van deze daling is echter het gevolg van het hanteren van het oorspronkelijke uitgangspunt: voor begroting 2025 e.v. baseren wij het vervoersvolume weer op de verwachte realisatie van het voorgaande jaar (2024). In de eerdere begrotingen werd dit gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Door deze systematiek te hanteren, zal de begroting beter aansluiten op de actualiteit op gemeenteniveau. Tenslotte zorgt de opslag van 2,5% nog voor een stijging van dit resultaat, met dus een totale daling van € 2.362.695,– tot gevolg.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 59.206,-.

Dit is onder andere. te verklaren door:

1. De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v..
2. Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,5% voor onze overheadkosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2025 hoger; 2,8% in plaats van de initieel gehanteerde 2,5%.
3. Een revisie van de kosten; kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, zijn nu als indirecte vervoerskosten verwerkt, hetgeen leidt tot een daling van deze kosten (- € 75.000,-).
4. De verplichte evaluatie van de GR die eens per 4 jaar uitgevoerd dient te worden (+ € 35.000,-).
5. Het hybride werken waardoor wij een forse daling van de woon-werk vergoedingen (- € 18.000,-) verwachten. Hetzelfde geldt voor de kopieer- en printkosten (- € 3.500,-).
6. Het stijgen van de overheadkosten als gevolg van de aanstaande uitvoering van het leerlingenvervoer. Deze kosten worden echter gedekt door de interne doorbelastingen van overheadkosten van Wmo- naar leerlingenvervoer. Per saldo levert dit een daling op (- € 17.204,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 216.263,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

1. Het inrekenen van een loonstijging van 2% voor begroting 2024. De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v..

2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,5% voor onze indirecte vervoerskosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v.. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2025 2,8% en daarmee hoger dan de initieel gehanteerde 2,5%.
3 Een revisie van de kosten; kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, zijn nu als indirecte vervoerskosten verwerkt, hetgeen leidt tot een toename van deze kosten (+ € 75.000,-).
4 De doorontwikkeling en het beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz (+ € 25.000,-).
5 Een stijging van de automatiseringskosten als gevolg van noodzakelijke systeemaanpassingen en onderhoud (+ € 10.000,-).
6 Een stijging van de portokosten (+ € 5.000,-).
7 Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 70.000,-).
8 Een daling van de structurele SMS-kosten voor het gebruik van MijnOmnibuzz (- € 14.500,-).
9 De interne doorbelasting van Wmo- naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten (- € 10.327,-).

4.5 Meerjarenraming 2026-2028

Beleidsindicatoren

Met de invoering van het 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2026	2027	2028	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	0,053	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,053	0,053	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,77	€ 2,83	€ 2,87	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,5%	0,5%	0,5%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,7%	8,7%	8,5%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2026 tot en met 2028 gemiddeld 8,6% van de totale lasten. Door de toevoeging van het leerlingenvervoer nemen de totale (vervoers)lasten toe. In relatieve zin nemen de overheadkosten echter veel minder toe als gevolg van het leerlingenvervoer. Daardoor zien wij een afname van het overheadpercentage ten opzichte van voorgaande jaren. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2026-2028 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

Tabel Begroting 2026

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.455.542	€ 5.455.542
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 26.136.329	€ 26.136.329
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 186.753	€ 186.753
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.004	€ -55.996
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.455.542	€ -	€ -5.455.542
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.130.333	€ -	€ -26.130.333
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 186.753	€ -	€ -186.753
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.981.454	€ 2.981.454	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.463	€ 6.463	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.895.541	€ 34.895.541	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.901.666	€ 34.895.541	€ -6.125

Tabel Begroting 2027

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.640.260	€ 5.640.260
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 26.978.860	€ 26.978.860
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 193.007	€ 193.007
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.479	€ -55.521
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.640.260	€ -	€ -5.640.260
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.973.338	€ -	€ -26.973.338
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 193.007	€ -	€ -193.007
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.050.465	€ 3.050.465	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.625	€ 6.625	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 63.156	€ 63.156	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 36.001.851	€ 36.001.851	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 36.007.976	€ 36.001.851	€ -6.125

Tabel Begroting 2028

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.831.238	€ 5.831.238
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 27.867.915	€ 27.867.915
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 199.471	€ 199.471
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.966	€ -55.034
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.831.238	€ -	
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 27.862.880	€ -	€ -27.862.880
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 199.471	€ -	€ -199.471
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.095.285	€ 3.095.285	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.791	€ 6.791	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 64.735	€ 64.735	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 37.135.401	€ 37.135.401	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 37.141.526	€ 37.135.401	€ -6.125

Meerjarenbalans

Hieronder is de voor Omnibuzz van toepassing zijnde meerjarenbalans 2026-2028 opgenomen.

Activa	31-dec-2026 €	31-dec-2027 €	31-dec-2028 €	Passiva	31-dec-2026 €	31-dec-2027 €	31-dec-2028 €
Vaste activa				Vaste passiva			
Materiële vaste activa:				Algemene reserve	900.000	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	224.247	200.605	176.964	Egalisatiereserve	-	-	-
				Bestemmingsreserve	12.250	6.125	-
Financiële vaste activa	-	-		Resultaat voor bestemming Wmo	-	-	-
				Resultaat voor bestemming GGZ	-	-	-
Totaal vaste activa	224.247	200.605	176.964	Totaal vaste passiva	912.250	906.125	900.000
Vlottende activa				Vlottende passiva			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:				Netto-vlottende schulden:			
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	4.669.163	4.932.716	4.793.725	Overige schulden	1.850.054	1.722.716	1.784.024
Overige vorderingen	359.000	342.478	350.997	Overlopende passiva:			
				Te betalen verplichtingen	422.134	393.936	409.478
Liquide middelen	441.952	399.884	415.325	Voorschotbedragen:			
Overlopende activa	224.964	223.327	232.448	Overige Nederlandse overheidslichamen	2.370.719	3.159.497	2.887.309
Totaal vlottende activa	5.695.079	5.898.404	5.792.495	Totaal vlottende passiva	5.007.076	5.192.885	5.069.459
Totaal generaal	5.919.326	6.099.010	5.969.459	Totaal generaal	5.919.326	6.099.010	5.969.459

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume voor de jaren 2026 tot en met 2028 is gebaseerd op het begrote aantal kilometers voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2025, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er. De vervoerstarieven voor de jaren 2026 tot en met 2028 worden begroot door deze jaarlijks te indexeren met de meest recente NEA-index (3,4%).

Tabel Vervoersvolume 2026

Gemeente	Kilometers 2025	Opslag	Kilometers 2026 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2026
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

Tabel Vervoersvolume 2027

Gemeente	Kilometers 2026	Opslag	Kilometers 2027 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2027
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

Tabel Vervoersvolume 2028

Gemeente	Kilometers 2027	Opslag	Kilometers 2028 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2028
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

In bovenstaande tabel worden de reisvolumes waarmee gerekend is in deze meerjarenbegroting gepresenteerd. Deze tabellen vormt tevens de basis voor de volgende tabellen.

Tabel Vervoerskosten 2026

Gemeente	Kilometerkosten 2026	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 236.337	€ 1.317	€ 4.290	€ 1.495	€ 243.438	€ 16.212	€ 259.650
Beekdaelen	€ 709.151	€ 537	€ 10.429	€ 4.912	€ 725.028	€ 48.285	€ 773.312
Beesel	€ 166.066	€ 1.273	€ 3.608	€ 1.769	€ 172.716	€ 11.502	€ 184.219
Bergen	€ 149.143	€ 1.074	€ 2.004	€ 789	€ 153.010	€ 10.190	€ 163.200
Brunssum	€ 774.326	€ 1.792	€ 15.689	€ 5.528	€ 797.335	€ 53.100	€ 850.435
Echt-Susteren	€ 624.562	€ 4.021	€ 11.736	€ 5.381	€ 645.700	€ 43.002	€ 688.702
Eijsden-Margraten	€ 586.860	€ 1.429	€ 12.052	€ 3.692	€ 604.033	€ 40.227	€ 644.259
Gennep	€ 268.425	€ 3.036	€ 4.289	€ 2.200	€ 277.950	€ 18.511	€ 296.461
Gulpen-Wittem	€ 331.470	€ 4.373	€ 6.892	€ 3.104	€ 345.839	€ 23.032	€ 368.871
Heerlen	€ 2.096.431	€ 12.331	€ 29.242	€ 18.788	€ 2.156.791	€ 143.636	€ 2.300.426
Horst aan de Maas	€ 507.217	€ 1.670	€ 8.778	€ 2.124	€ 519.789	€ 34.616	€ 554.405
Kerkrade	€ 1.474.167	€ 10.777	€ 23.867	€ 15.821	€ 1.524.631	€ 101.536	€ 1.626.167
Landgraaf	€ 1.101.128	€ 8.525	€ 18.521	€ 7.486	€ 1.135.660	€ 75.631	€ 1.211.291
Leudal	€ 466.398	€ 1.175	€ 8.541	€ 2.191	€ 478.305	€ 31.854	€ 510.158
Maasgouw	€ 458.232	€ 2.159	€ 7.781	€ 3.388	€ 471.560	€ 31.404	€ 502.965
Maastricht	€ 2.960.343	€ 23.543	€ 58.389	€ 24.887	€ 3.067.163	€ 204.263	€ 3.271.426
Meerssen	€ 506.442	€ 5.417	€ 8.120	€ 4.174	€ 524.153	€ 34.907	€ 559.060
Nederweert	€ 165.198	€ 71	€ 2.758	€ 984	€ 169.010	€ 11.256	€ 180.266
Peel en Maas	€ 444.251	€ 2.704	€ 9.146	€ 3.200	€ 459.301	€ 30.588	€ 489.889
Roerdalen	€ 227.302	€ 1.345	€ 3.740	€ 1.993	€ 234.380	€ 15.609	€ 249.989
Roermond	€ 658.062	€ 362	€ 9.285	€ 5.084	€ 672.793	€ 44.806	€ 717.599
Simpelveld	€ 145.116	€ 477	€ 1.489	€ 1.616	€ 148.698	€ 9.903	€ 158.600
Sittard-Geleen	€ 2.207.869	€ 20.063	€ 36.517	€ 16.862	€ 2.281.311	€ 151.928	€ 2.433.240
Stein	€ 291.417	€ 1.867	€ 5.369	€ 2.405	€ 301.057	€ 20.049	€ 321.107
Vaals	€ 244.517	€ 282	€ 5.180	€ 1.536	€ 251.515	€ 16.750	€ 268.265
Valkenburg aan de Geul	€ 537.042	€ 4.345	€ 12.304	€ 2.829	€ 556.520	€ 37.063	€ 593.583
Venlo	€ 1.095.947	€ 9.142	€ 15.734	€ 10.947	€ 1.131.771	€ 75.372	€ 1.207.143
Venray	€ 466.341	€ 1.511	€ 7.685	€ 3.449	€ 478.986	€ 31.899	€ 510.885
Voerendaal	€ 178.084	€ 621	€ 3.895	€ 1.370	€ 183.970	€ 12.252	€ 196.222
Weert	€ 398.633	€ 1.832	€ 7.524	€ 2.724	€ 410.713	€ 27.352	€ 438.065
Totaal	€ 20.476.475	€ 129.070	€ 354.854	€ 162.727	€ 21.123.127	€ 1.406.734	€ 22.529.861

Tabel Vervoerskosten 2027

Gemeente	Kilometerkosten 2027	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 244.546	€ 1.363	€ 4.440	€ 1.547	€ 251.895	€ 16.775	€ 268.671
Beekdaelen	€ 733.782	€ 556	€ 10.794	€ 5.084	€ 750.214	€ 49.961	€ 800.176
Beesel	€ 171.837	€ 1.318	€ 3.734	€ 1.831	€ 178.720	€ 11.902	€ 190.622
Bergen	€ 154.334	€ 1.112	€ 2.074	€ 816	€ 158.337	€ 10.545	€ 168.881
Brunssum	€ 801.203	€ 1.854	€ 16.238	€ 5.722	€ 825.016	€ 54.943	€ 879.959
Echt-Susteren	€ 646.261	€ 4.162	€ 12.147	€ 5.569	€ 668.139	€ 44.496	€ 712.635
Eijsden-Margraten	€ 607.238	€ 1.479	€ 12.474	€ 3.821	€ 625.011	€ 41.623	€ 666.635
Gennep	€ 277.740	€ 3.142	€ 4.439	€ 2.277	€ 287.599	€ 19.153	€ 306.752
Gulpen-Wittem	€ 342.988	€ 4.526	€ 7.134	€ 3.213	€ 357.860	€ 23.832	€ 381.692
Heerlen	€ 2.169.123	€ 12.762	€ 30.266	€ 19.445	€ 2.231.596	€ 148.616	€ 2.380.212
Horst aan de Maas	€ 524.848	€ 1.729	€ 9.085	€ 2.198	€ 537.860	€ 35.819	€ 573.679
Kerkrade	€ 1.525.276	€ 11.154	€ 24.702	€ 16.375	€ 1.577.507	€ 105.056	€ 1.682.563
Landgraaf	€ 1.139.315	€ 8.824	€ 19.170	€ 7.748	€ 1.175.055	€ 78.254	€ 1.253.310
Leudal	€ 482.618	€ 1.216	€ 8.840	€ 2.267	€ 494.941	€ 32.961	€ 527.902
Maasgouw	€ 474.162	€ 2.235	€ 8.053	€ 3.507	€ 487.958	€ 32.496	€ 520.454
Maastricht	€ 3.062.869	€ 24.367	€ 60.433	€ 25.758	€ 3.173.427	€ 211.338	€ 3.384.765
Meerssen	€ 524.026	€ 5.607	€ 8.404	€ 4.320	€ 542.357	€ 36.119	€ 578.476
Nederweert	€ 170.936	€ 74	€ 2.854	€ 1.018	€ 174.882	€ 11.646	€ 186.529
Peel en Maas	€ 459.700	€ 2.798	€ 9.466	€ 3.312	€ 475.277	€ 31.652	€ 506.929
Roerdalen	€ 235.200	€ 1.393	€ 3.871	€ 2.063	€ 242.526	€ 16.151	€ 258.678
Roermond	€ 680.860	€ 375	€ 9.610	€ 5.262	€ 696.107	€ 46.358	€ 742.465
Simpelveld	€ 150.156	€ 493	€ 1.541	€ 1.672	€ 153.862	€ 10.247	€ 164.109
Sittard-Geleen	€ 2.284.468	€ 20.766	€ 37.795	€ 17.452	€ 2.360.481	€ 157.199	€ 2.517.680
Stein	€ 301.535	€ 1.932	€ 5.557	€ 2.489	€ 311.513	€ 20.746	€ 332.259
Vaals	€ 253.018	€ 292	€ 5.361	€ 1.590	€ 260.261	€ 17.332	€ 277.593
Valkenburg aan de Geul	€ 555.695	€ 4.497	€ 12.734	€ 2.929	€ 575.855	€ 38.350	€ 614.205
Venlo	€ 1.133.910	€ 9.462	€ 16.285	€ 11.331	€ 1.170.987	€ 77.983	€ 1.248.971
Venray	€ 482.523	€ 1.564	€ 7.954	€ 3.570	€ 495.611	€ 33.006	€ 528.617
Voerendaal	€ 184.268	€ 642	€ 4.032	€ 1.418	€ 190.360	€ 12.677	€ 203.038
Weert	€ 412.436	€ 1.896	€ 7.787	€ 2.819	€ 424.939	€ 28.299	€ 453.238
Totaal	€ 21.186.870	€ 133.587	€ 367.274	€ 168.423	€ 21.856.154	€ 1.455.538	€ 23.311.692

Tabel Vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometerkosten 2028	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 253.040	€ 1.411	€ 4.595	€ 1.601	€ 260.647	€ 17.358	€ 278.005
Beekdaelen	€ 759.268	€ 575	€ 11.171	€ 5.262	€ 776.276	€ 51.697	€ 827.973
Beesel	€ 177.808	€ 1.364	€ 3.865	€ 1.895	€ 184.933	€ 12.316	€ 197.249
Bergen	€ 159.706	€ 1.151	€ 2.147	€ 845	€ 163.849	€ 10.912	€ 174.760
Brunssum	€ 829.012	€ 1.919	€ 16.806	€ 5.922	€ 853.659	€ 56.850	€ 910.509
Echt-Susteren	€ 668.715	€ 4.307	€ 12.572	€ 5.764	€ 691.359	€ 46.041	€ 737.400
Eijsden-Margraten	€ 628.323	€ 1.530	€ 12.910	€ 3.955	€ 646.718	€ 43.069	€ 689.787
Gennep	€ 287.378	€ 3.252	€ 4.594	€ 2.357	€ 297.582	€ 19.818	€ 317.399
Gulpen-Wittem	€ 354.907	€ 4.684	€ 7.383	€ 3.325	€ 370.299	€ 24.660	€ 394.959
Heerlen	€ 2.244.337	€ 13.209	€ 31.325	€ 20.126	€ 2.308.996	€ 153.769	€ 2.462.765
Horst aan de Maas	€ 543.092	€ 1.789	€ 9.403	€ 2.275	€ 556.559	€ 37.064	€ 593.624
Kerkrade	€ 1.578.158	€ 11.545	€ 25.567	€ 16.948	€ 1.632.217	€ 108.699	€ 1.740.916
Landgraaf	€ 1.178.826	€ 9.132	€ 19.840	€ 8.019	€ 1.215.818	€ 80.968	€ 1.296.786
Leudal	€ 499.401	€ 1.258	€ 9.150	€ 2.347	€ 512.156	€ 34.107	€ 546.263
Maasgouw	€ 490.647	€ 2.313	€ 8.335	€ 3.630	€ 504.925	€ 33.626	€ 538.551
Maastricht	€ 3.168.946	€ 25.219	€ 62.548	€ 26.660	€ 3.283.373	€ 218.658	€ 3.502.031
Meerssen	€ 542.220	€ 5.803	€ 8.698	€ 4.471	€ 561.193	€ 37.373	€ 598.566
Nederweert	€ 176.874	€ 76	€ 2.954	€ 1.054	€ 180.958	€ 12.051	€ 193.009
Peel en Maas	€ 475.687	€ 2.896	€ 9.797	€ 3.428	€ 491.809	€ 32.752	€ 524.561
Roerdalen	€ 243.372	€ 1.441	€ 4.007	€ 2.135	€ 250.955	€ 16.713	€ 267.668
Roermond	€ 704.449	€ 388	€ 9.946	€ 5.446	€ 720.229	€ 47.964	€ 768.193
Simpelveld	€ 155.370	€ 510	€ 1.595	€ 1.731	€ 159.207	€ 10.602	€ 169.809
Sittard-Geleen	€ 2.363.725	€ 21.492	€ 39.118	€ 18.063	€ 2.442.399	€ 162.653	€ 2.605.052
Stein	€ 312.005	€ 2.000	€ 5.752	€ 2.576	€ 322.332	€ 21.466	€ 343.798
Vaals	€ 261.814	€ 302	€ 5.549	€ 1.646	€ 269.311	€ 17.935	€ 287.245
Valkenburg aan de Geul	€ 574.996	€ 4.654	€ 13.180	€ 3.031	€ 595.861	€ 39.682	€ 635.543
Venlo	€ 1.173.187	€ 9.793	€ 16.855	€ 11.727	€ 1.211.563	€ 80.685	€ 1.292.247
Venray	€ 499.267	€ 1.618	€ 8.233	€ 3.695	€ 512.812	€ 34.151	€ 546.963
Voerendaal	€ 190.667	€ 665	€ 4.173	€ 1.468	€ 196.972	€ 13.117	€ 210.090
Weert	€ 426.717	€ 1.963	€ 8.060	€ 2.918	€ 439.658	€ 29.279	€ 468.937
Totaal	€ 21.921.914	€ 138.263	€ 380.129	€ 174.318	€ 22.614.624	€ 1.506.036	€ 24.120.659

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028 in paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 32 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabellen ‘Vervoersvolume 2026 t/m 2028’ op de voorgaande pagina’s.

Indirecte vervoerskosten 2026-2028

Alle kosten verbandhoudende met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten, op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben.

Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar de paragraaf ‘Structuur werkorganisatie’ op pagina 28.

Zoals toegelicht in hoofdstuk 2, wordt de planning niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd. De planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2025 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en dus niet inbegrepen in de indirecte vervoerskosten zoals weergegeven in de ‘Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-2028’ op pagina 58.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-2028

Gemeente	Verhouding ritten	2026	2027	2028
Beek	1,00%	€ 35.456	€ 36.067	€ 36.871
Beekdaelen	3,01%	€ 106.978	€ 108.821	€ 111.249
Beesel	0,66%	€ 23.268	€ 23.669	€ 24.197
Bergen	0,46%	€ 16.185	€ 16.464	€ 16.831
Brunssum	3,58%	€ 127.181	€ 129.373	€ 132.259
Echt-Susteren	2,55%	€ 90.436	€ 91.994	€ 94.047
Eijsden-Margraten	2,59%	€ 91.922	€ 93.506	€ 95.592
Gennep	1,28%	€ 45.304	€ 46.084	€ 47.112
Gulpen-Wittem	1,33%	€ 47.086	€ 47.897	€ 48.966
Heerlen	10,86%	€ 385.716	€ 392.362	€ 401.115
Horst aan de Maas	1,93%	€ 68.686	€ 69.870	€ 71.428
Kerkrade	7,74%	€ 274.869	€ 279.605	€ 285.843
Landgraaf	5,61%	€ 199.329	€ 202.763	€ 207.287
Leudal	1,67%	€ 59.145	€ 60.164	€ 61.507
Maasgouw	1,71%	€ 60.631	€ 61.676	€ 63.052
Maastricht	17,30%	€ 614.092	€ 624.673	€ 638.609
Meerssen	2,25%	€ 79.981	€ 81.359	€ 83.174
Nederweert	0,69%	€ 24.661	€ 25.086	€ 25.646
Peel en Maas	1,58%	€ 56.241	€ 57.210	€ 58.487
Roerdalen	0,92%	€ 32.527	€ 33.087	€ 33.825
Roermond	3,72%	€ 132.046	€ 134.321	€ 137.318
Simpelveld	0,63%	€ 22.396	€ 22.782	€ 23.291
Sittard-Geleen	10,76%	€ 382.065	€ 388.648	€ 397.319
Stein	1,29%	€ 45.936	€ 46.727	€ 47.770
Vaals	0,91%	€ 32.445	€ 33.004	€ 33.740
Valkenburg aan de Geul	2,29%	€ 81.335	€ 82.736	€ 84.582
Venlo	6,30%	€ 223.679	€ 227.533	€ 232.609
Venray	2,23%	€ 79.066	€ 80.429	€ 82.223
Voerendaal	0,78%	€ 27.697	€ 28.175	€ 28.803
Weert	2,37%	€ 84.114	€ 85.563	€ 87.472
Totaal	100%	€ 3.550.472	€ 3.611.646	€ 3.692.221

Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden gedragen door de gemeenten, naar rato van het aantal inwoners per gemeente. Het aantal inwoners wordt bepaald op basis van de cijfers van het CBS.

Tabel Overheadkosten 2026-2028

Gemeente	Verhouding inwoners	2026	2027	2028
Beek	1,44%	€ 43.689	€ 44.684	€ 45.330
Beekdaelen	3,19%	€ 96.718	€ 98.919	€ 100.349
Beesel	1,19%	€ 36.089	€ 36.910	€ 37.444
Bergen	1,17%	€ 35.442	€ 36.249	€ 36.773
Brunssum	2,47%	€ 74.823	€ 76.526	€ 77.633
Echt-Susteren	2,85%	€ 86.331	€ 88.296	€ 89.572
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 70.146	€ 71.742	€ 72.779
Gennep	1,58%	€ 47.930	€ 49.021	€ 49.730
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 37.867	€ 38.729	€ 39.289
Heerlen	7,77%	€ 235.653	€ 241.018	€ 244.502
Horst aan de Maas	3,90%	€ 118.329	€ 121.023	€ 122.772
Kerkrade	4,03%	€ 122.085	€ 124.864	€ 126.669
Landgraaf	3,30%	€ 99.994	€ 102.270	€ 103.749
Leudal	3,20%	€ 97.014	€ 99.222	€ 100.657
Maasgouw	2,17%	€ 65.759	€ 67.256	€ 68.228
Maastricht	11,14%	€ 337.566	€ 345.250	€ 350.241
Meerssen	1,65%	€ 50.051	€ 51.190	€ 51.930
Nederweert	1,55%	€ 47.130	€ 48.203	€ 48.900
Peel en Maas	4,05%	€ 122.686	€ 125.479	€ 127.293
Roerdalen	1,85%	€ 56.059	€ 57.335	€ 58.164
Roermond	5,40%	€ 163.665	€ 167.391	€ 169.810
Simpelveld	0,91%	€ 27.631	€ 28.260	€ 28.668
Sittard-Geleen	8,23%	€ 249.634	€ 255.317	€ 259.008
Stein	2,20%	€ 66.670	€ 68.188	€ 69.173
Vaals	0,90%	€ 27.270	€ 27.891	€ 28.294
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 44.271	€ 45.279	€ 45.934
Venlo	9,22%	€ 279.647	€ 286.013	€ 290.148
Venray	3,97%	€ 120.336	€ 123.076	€ 124.855
Voerendaal	1,10%	€ 33.343	€ 34.102	€ 34.595
Weert	4,54%	€ 137.626	€ 140.759	€ 142.794
Totaal	100%	€ 3.031.454	€ 3.100.465	€ 3.145.285

Eindresultaat 2026-2028

Gemeente	2026	2027	2028	Totaal
Beek	€ 338.795	€ 349.421	€ 360.206	€ 1.048.423
Beekdaelen	€ 977.008	€ 1.007.916	€ 1.039.571	€ 3.024.495
Beesel	€ 243.575	€ 251.201	€ 258.889	€ 753.666
Bergen	€ 214.826	€ 221.593	€ 228.364	€ 664.784
Brunssum	€ 1.052.439	€ 1.085.858	€ 1.120.401	€ 3.258.698
Echt-Susteren	€ 865.468	€ 892.925	€ 921.019	€ 2.679.413
Eijsden-Margraten	€ 806.327	€ 831.883	€ 858.158	€ 2.496.368
Gennep	€ 389.695	€ 401.857	€ 414.242	€ 1.205.794
Gulpen-Wittem	€ 453.824	€ 468.318	€ 483.214	€ 1.405.356
Heerlen	€ 2.921.795	€ 3.013.592	€ 3.108.383	€ 9.043.770
Horst aan de Maas	€ 741.420	€ 764.572	€ 787.824	€ 2.293.816
Kerkrade	€ 2.023.121	€ 2.087.033	€ 2.153.428	€ 6.263.582
Landgraaf	€ 1.510.614	€ 1.558.343	€ 1.607.821	€ 4.676.778
Leudal	€ 666.318	€ 687.289	€ 708.426	€ 2.062.033
Maasgouw	€ 629.355	€ 649.386	€ 669.831	€ 1.948.572
Maastricht	€ 4.223.083	€ 4.354.688	€ 4.490.881	€ 13.068.652
Meerssen	€ 689.091	€ 711.025	€ 733.670	€ 2.133.786
Nederweert	€ 252.057	€ 259.818	€ 267.555	€ 779.430
Peel en Maas	€ 668.816	€ 689.618	€ 710.340	€ 2.068.774
Roerdalen	€ 338.575	€ 349.100	€ 359.657	€ 1.047.333
Roermond	€ 1.013.310	€ 1.044.177	€ 1.075.322	€ 3.132.808
Simpelveld	€ 208.628	€ 215.151	€ 221.768	€ 645.547
Sittard-Geleen	€ 3.064.939	€ 3.161.646	€ 3.261.379	€ 9.487.964
Stein	€ 433.713	€ 447.174	€ 460.741	€ 1.341.627
Vaals	€ 327.980	€ 338.487	€ 349.279	€ 1.015.746
Valkenburg aan de Geul	€ 719.189	€ 742.220	€ 766.058	€ 2.227.467
Venlo	€ 1.710.469	€ 1.762.517	€ 1.815.004	€ 5.287.991
Venray	€ 710.288	€ 732.121	€ 754.042	€ 2.196.450
Voerendaal	€ 257.262	€ 265.314	€ 273.488	€ 796.064
Weert	€ 659.805	€ 679.560	€ 699.203	€ 2.038.568
Totaal	€ 29.111.786	€ 30.023.803	€ 30.958.165	€ 90.093.755

Eindresultaat IV3

Tabel Begroting 2026

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2026
Beek	1,44%	€ 295.106	€ 43.689	€ 338.795
Beekdaelen	3,19%	€ 880.290	€ 96.718	€ 977.008
Beesel	1,19%	€ 207.487	€ 36.089	€ 243.575
Bergen	1,17%	€ 179.385	€ 35.442	€ 214.826
Brunssum	2,47%	€ 977.616	€ 74.823	€ 1.052.439
Echt-Susteren	2,85%	€ 779.138	€ 86.331	€ 865.468
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 736.181	€ 70.146	€ 806.327
Gennep	1,58%	€ 341.765	€ 47.930	€ 389.695
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 415.957	€ 37.867	€ 453.824
Heerlen	7,77%	€ 2.686.142	€ 235.653	€ 2.921.795
Horst aan de Maas	3,90%	€ 623.091	€ 118.329	€ 741.420
Kerkrade	4,03%	€ 1.901.036	€ 122.085	€ 2.023.121
Landgraaf	3,30%	€ 1.410.620	€ 99.994	€ 1.510.614
Leudal	3,20%	€ 569.304	€ 97.014	€ 666.318
Maasgouw	2,17%	€ 563.596	€ 65.759	€ 629.355
Maastricht	11,14%	€ 3.885.518	€ 337.566	€ 4.223.083
Meerssen	1,65%	€ 639.041	€ 50.051	€ 689.091
Nederweert	1,55%	€ 204.927	€ 47.130	€ 252.057
Peel en Maas	4,05%	€ 546.130	€ 122.686	€ 668.816
Roerdalen	1,85%	€ 282.516	€ 56.059	€ 338.575
Roermond	5,40%	€ 849.645	€ 163.665	€ 1.013.310
Simpelveld	0,91%	€ 180.997	€ 27.631	€ 208.628
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.815.305	€ 249.634	€ 3.064.939
Stein	2,20%	€ 367.043	€ 66.670	€ 433.713
Vaals	0,90%	€ 300.710	€ 27.270	€ 327.980
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 674.918	€ 44.271	€ 719.189
Venlo	9,22%	€ 1.430.822	€ 279.647	€ 1.710.469
Venray	3,97%	€ 589.951	€ 120.336	€ 710.288
Voerendaal	1,10%	€ 223.919	€ 33.343	€ 257.262
Weert	4,54%	€ 522.179	€ 137.626	€ 659.805
Totaal	100%	€ 26.080.333	**€ 3.031.454**	**€ 29.111.786**

Tabel Begroting 2027

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2027
Beek	1,44%	€ 304.737	€ 44.684	€ 349.421
Beekdaelen	3,19%	€ 908.997	€ 98.919	€ 1.007.916
Beesel	1,19%	€ 214.291	€ 36.910	€ 251.201
Bergen	1,17%	€ 185.345	€ 36.249	€ 221.593
Brunssum	2,47%	€ 1.009.332	€ 76.526	€ 1.085.858
Echt-Susteren	2,85%	€ 804.629	€ 88.296	€ 892.925
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 760.140	€ 71.742	€ 831.883
Gennep	1,58%	€ 352.836	€ 49.021	€ 401.857
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 429.590	€ 38.729	€ 468.318
Heerlen	7,77%	€ 2.772.574	€ 241.018	€ 3.013.592
Horst aan de Maas	3,90%	€ 643.549	€ 121.023	€ 764.572
Kerkrade	4,03%	€ 1.962.168	€ 124.864	€ 2.087.033
Landgraaf	3,30%	€ 1.456.073	€ 102.270	€ 1.558.343
Leudal	3,20%	€ 588.066	€ 99.222	€ 687.289
Maasgouw	2,17%	€ 582.130	€ 67.256	€ 649.386
Maastricht	11,14%	€ 4.009.438	€ 345.250	€ 4.354.688
Meerssen	1,65%	€ 659.834	€ 51.190	€ 711.025
Nederweert	1,55%	€ 211.615	€ 48.203	€ 259.818
Peel en Maas	4,05%	€ 564.139	€ 125.479	€ 689.618
Roerdalen	1,85%	€ 291.765	€ 57.335	€ 349.100
Roermond	5,40%	€ 876.786	€ 167.391	€ 1.044.177
Simpelveld	0,91%	€ 186.891	€ 28.260	€ 215.151
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.906.329	€ 255.317	€ 3.161.646
Stein	2,20%	€ 378.986	€ 68.188	€ 447.174
Vaals	0,90%	€ 310.597	€ 27.891	€ 338.487
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 696.940	€ 45.279	€ 742.220
Venlo	9,22%	€ 1.476.504	€ 286.013	€ 1.762.517
Venray	3,97%	€ 609.045	€ 123.076	€ 732.121
Voerendaal	1,10%	€ 231.212	€ 34.102	€ 265.314
Weert	4,54%	€ 538.801	€ 140.759	€ 679.560
Totaal	**100%**	**€ 26.923.338**	**€ 3.100.465**	**€ 30.023.803**

Tabel Begroting 2028

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2028
Beek	1,44%	€ 314.876	€ 45.330	€ 360.206
Beekdaelen	3,19%	€ 939.222	€ 100.349	€ 1.039.571
Beesel	1,19%	€ 221.446	€ 37.444	€ 258.889
Bergen	1,17%	€ 191.591	€ 36.773	€ 228.364
Brunssum	2,47%	€ 1.042.768	€ 77.633	€ 1.120.401
Echt-Susteren	2,85%	€ 831.447	€ 89.572	€ 921.019
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 785.379	€ 72.779	€ 858.158
Gennep	1,58%	€ 364.512	€ 49.730	€ 414.242
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 443.925	€ 39.289	€ 483.214
Heerlen	7,77%	€ 2.863.881	€ 244.502	€ 3.108.383
Horst aan de Maas	3,90%	€ 665.052	€ 122.772	€ 787.824
Kerkrade	4,03%	€ 2.026.759	€ 126.669	€ 2.153.428
Landgraaf	3,30%	€ 1.504.072	€ 103.749	€ 1.607.821
Leudal	3,20%	€ 607.770	€ 100.657	€ 708.426
Maasgouw	2,17%	€ 601.603	€ 68.228	€ 669.831
Maastricht	11,14%	€ 4.140.640	€ 350.241	€ 4.490.881
Meerssen	1,65%	€ 681.740	€ 51.930	€ 733.670
Nederweert	1,55%	€ 218.655	€ 48.900	€ 267.555
Peel en Maas	4,05%	€ 583.048	€ 127.293	€ 710.340
Roerdalen	1,85%	€ 301.493	€ 58.164	€ 359.657
Roermond	5,40%	€ 905.511	€ 169.810	€ 1.075.322
Simpelveld	0,91%	€ 193.100	€ 28.668	€ 221.768
Sittard-Geleen	8,23%	€ 3.002.371	€ 259.008	€ 3.261.379
Stein	2,20%	€ 391.568	€ 69.173	€ 460.741
Vaals	0,90%	€ 320.985	€ 28.294	€ 349.279
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 720.124	€ 45.934	€ 766.058
Venlo	9,22%	€ 1.524.856	€ 290.148	€ 1.815.004
Venray	3,97%	€ 629.186	€ 124.855	€ 754.042
Voerendaal	1,10%	€ 238.893	€ 34.595	€ 273.488
Weert	4,54%	€ 556.409	€ 142.794	€ 699.203
Totaal	100%	€ 27.812.880	**€ 3.145.285**	**€ 30.958.165**

4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)

In de begroting 2023-2 werd het GGZ-vervoer voor het eerst opgenomen. In 2022 zijn wij met dit vervoer vervoer gestart voor de gemeente Roermond. Vanaf 2023 verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling vervoerskosten 2025

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de begrote kilometers voor 2024 die voor dit type vervoer gereden zijn, vermenigvuldigd met een NEA-index van 3,4%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform de systematiek die ook bij het Wmo-vervoer toegepast wordt. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Nederweert	11.730	326
Roermond	42.529	2.575
Totaal	54.258	2.901

Tabel Verdeling vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2025	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 21.258	€ 5.169	€ 7.452	€ -	€ 33.878
Roermond	€ 85.386	€ 20.285	€ 29.922	€ 885	€ 136.477
Totaal	€ 106.643	€ 25.453	€ 37.374	€ 885	€ 170.355

Boven op de intern doorbelaste kosten, verwachten wij nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten naar rato van het aantal inwoners verdeeld.

Tabel Overheadkosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.161
Roermond	59.965	77%	€ 3.979
Totaal	77.466	100%	€ 5.140

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2025

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo- naar het GGZ-vervoer plaats. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal en de overheadkosten op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten.

Tabel Verdeling doorbelasting 2025

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.160	€ 154	€ 1.314
Roermond	€ 9.166	€ 1.000	€ 10.166
Totaal	€ 10.327	€ 1.153	€ 11.480

Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2025

In 2023 heeft de verrekening van de investeringskosten voor de gemeenten plaatsgevonden. Voor 2025 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2025

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2025

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 36.353
Roermond	€ 150.622
Totaal	€ 186.976

4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2026-2028

Hieronder volgen de tabellen omtrent de meerjarenraming voor het GGZ-vervoer van 2026 t/m 2028.

Verdeling vervoerskosten 2026-2028

Tabel Verdeling vervoerskosten 2026

Gemeente	Kilometers 2026	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 21.980	€ 5.344	€ 7.705	€ -	€ 35.030
Roermond	€ 88.289	€ 20.974	€ 30.940	€ 915	€ 141.118
Totaal	€ 110.269	€ 26.319	€ 38.645	€ 915	€ 176.147

Tabel Overheadkosten 2026

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 4.086
Roermond	59.965	77%	€ 1.193
Totaal	77.466	100%	€ 5.279

Tabel Verdeling vervoerskosten 2027

Gemeente	Kilometers 2027	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 22.728	€ 5.526	€ 7.967	€ -	€ 36.221
Roermond	€ 91.290	€ 21.687	€ 31.991	€ 946	€ 145.916
Totaal	€ 114.018	€ 27.213	€ 39.958	€ 946	€ 182.136

Tabel Overheadkosten 2027

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.222
Roermond	59.965	77%	€ 4.188
Totaal	77.466	100%	€ 5.411

Tabel Verdeling vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometers 2028	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 23.500	€ 5.714	€ 8.238	€ -	€ 37.452
Roermond	€ 94.394	€ 22.425	€ 33.079	€ 978	€ 150.877
Totaal	€ 117.895	€ 28.139	€ 41.317	€ 978	€ 188.329

Tabel Overheadkosten 2028

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.253
Roermond	59.965	77%	€ 4.293
Totaal	77.466	100%	€ 5.546

Verdeling van interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2026-2028

Tabel Verdeling doorbelasting 2026

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.192	€ 158	€ 1.350
Roermond	€ 9.414	€ 1.027	€ 10.441
Totaal	€ 10.606	€ 1.185	€ 11.790

Tabel Verdeling doorbelasting 2027

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.222	€ 162	€ 1.384
Roermond	€ 9.649	€ 1.052	€ 10.702
Totaal	€ 10.871	€ 1.214	€ 12.085

Tabel Verdeling doorbelasting 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.252	€ 166	€ 1.418
Roermond	€ 9.891	€ 1.079	€ 10.969
Totaal	€ 11.143	€ 1.245	€ 12.387

Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2026-2028

Vooralsnog worden er geen extra investeringskosten verwacht.

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2026-2028

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2026

Gemeente	Kosten	
Nederweert	€	40.466
Roermond	€	152.751
Totaal	€	193.217

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2027

Gemeente	Kosten	
Nederweert	€	38.827
Roermond	€	160.806
Totaal	€	199.632

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2028

Gemeente	Kosten	
Nederweert	€	40.123
Roermond	€	166.139
Totaal	€	206.262

4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. Wij starten in augustus 2024 met de uitvoering van dit type vervoer. Dit gaan wij doen voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens gaan wij voor de gemeente Roermond ook het gym- en zwemvervoer verzorgen. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 'Onderwijsbeleid en leerlingzaken'.

De begroting wordt gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4% voor de directe vervoerskosten en het algemene indexatiecijfer van 2,8% voor de overige kosten.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling directe vervoerskosten 2025

De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4%.

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	1.144.712
Maasgouw	€	584.045
Nederweert	€	581.100
Roerdalen	€	657.723
Roermond	€	991.515
Weert	€	1.155.917
TOTAAL	€	5.115.012

Tabel Vervoerskosten gym- en zwemvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Roermond	€	78.275
TOTAAL	€	78.275

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	17.204
Maasgouw	€	10.904
Nederweert	€	10.298
Roerdalen	€	10.783
Roermond	€	22.371
Weert	€	11.873
TOTAAL	€	83.431

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer 2025

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel Overheadkosten 2025

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.341
Maasgouw	€	7.100
Nederweert	€	5.113
Roerdalen	€	6.049
Roermond	€	17.519
Weert	€	14.875
TOTAAL	€	59.997

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer 2025

In 2024 vindt de verrekening van de investeringskosten voor de gemeenten plaats. Voor 2025 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente 2025

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.144.712	€ -	€ 17.204	€ 9.341	€ 1.171.257
Maasgouw	€ 584.045	€ -	€ 10.904	€ 7.100	€ 602.048
Nederweert	€ 581.100	€ -	€ 10.298	€ 5.113	€ 596.511
Roerdalen	€ 657.723	€ -	€ 10.783	€ 6.049	€ 674.555
Roermond	€ 991.515	€ 78.275	€ 22.371	€ 17.519	€ 1.109.679
Weert	€ 1.155.917	€ -	€ 11.873	€ 14.875	€ 1.182.664
TOTAAL	€ 5.115.012	€ 78.275	€ 83.431	€ 59.997	€ 5.336.715

4.9 Meerjarenraming leerlingenvervoer 2026-2028

Hieronder volgen de tabellen omtrent de meerjarenraming van het leerlingenvervoer van 2026 t/m 2028.

Verdeling directe vervoerskosten 2026-2028

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Directe vervoerskosten
Echt-Susteren	€ 1.183.633
Maasgouw	€ 603.902
Nederweert	€ 600.857
Roerdalen	€ 680.086
Roermond	€ 1.025.227
Weert	€ 1.195.218
TOTAAL	€ 5.288.922

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Directe vervoerskosten
Echt-Susteren	€ 1.223.876
Maasgouw	€ 624.435
Nederweert	€ 621.286
Roerdalen	€ 703.209
Roermond	€ 1.060.084
Weert	€ 1.235.855
TOTAAL	€ 5.468.746

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	1.265.488
Maasgouw	€	645.666
Nederweert	€	642.410
Roerdalen	€	727.118
Roermond	€	1.096.127
Weert	€	1.277.875
TOTAAL	€	5.654.683

Tabel Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer 2026-2028

Gemeente	2026		2027		2028	
Roermond	€	80.936	€	83.688	€	86.534
TOTAAL	€	80.936	€	83.688	€	86.534

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	17.668
Maasgouw	€	11.198
Nederweert	€	10.576
Roerdalen	€	11.074
Roermond	€	22.975
Weert	€	12.193
TOTAAL	€	85.684

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	18.145
Maasgouw	€	11.500
Nederweert	€	10.862
Roerdalen	€	11.373
Roermond	€	23.595
Weert	€	12.523
TOTAAL	€	87.997

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	18.635
Maasgouw	€	11.811
Nederweert	€	11.155
Roerdalen	€	11.680
Roermond	€	24.232
Weert	€	12.861
TOTAAL	€	90.373

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer 2026-2028

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2026

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.594
Maasgouw	€	7.292
Nederweert	€	5.251
Roerdalen	€	6.212
Roermond	€	17.992
Weert	€	15.276
TOTAAL	€	61.616

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2027

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.833
Maasgouw	€	7.474
Nederweert	€	5.382
Roerdalen	€	6.368
Roermond	€	18.441
Weert	€	15.658
TOTAAL	€	63.156

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2028

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	10.079
Maasgouw	€	7.661
Nederweert	€	5.517
Roerdalen	€	6.527
Roermond	€	18.902
Weert	€	16.050
TOTAAL	€	64.735

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer 2026-2028

Voor de jaren 2026-2028 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente 2026-2028

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.183.633	€ -	€ 17.668	€ 9.594	€ 1.210.894
Maasgouw	€ 603.902	€ -	€ 11.198	€ 7.292	€ 622.392
Nederweert	€ 600.857	€ -	€ 10.576	€ 5.251	€ 616.684
Roerdalen	€ 680.086	€ -	€ 11.074	€ 6.212	€ 697.372
Roermond	€ 1.025.227	€ 80.936	€ 22.975	€ 17.992	€ 1.147.129
Weert	€ 1.195.218	€ -	€ 12.193	€ 15.276	€ 1.222.688
TOTAAL	€ 5.288.922	€ 80.936	€ 85.684	€ 61.616	€ 5.517.159

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.223.876	€ -	€ 18.110	€ 9.833	€ 1.251.819
Maasgouw	€ 624.435	€ -	€ 11.478	€ 7.474	€ 643.387
Nederweert	€ 621.286	€ -	€ 10.840	€ 5.382	€ 637.509
Roerdalen	€ 703.209	€ -	€ 11.351	€ 6.368	€ 720.927
Roermond	€ 1.060.084	€ 83.688	€ 23.549	€ 18.441	€ 1.185.763
Weert	€ 1.235.855	€ -	€ 12.498	€ 15.658	€ 1.264.012
TOTAAL	€ 5.468.746	€ 83.688	€ 87.826	€ 63.156	€ 5.703.416

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.265.488	€ -	€ 18.563	€ 10.079	€ 1.294.130
Maasgouw	€ 645.666	€ -	€ 11.765	€ 7.661	€ 665.091
Nederweert	€ 642.410	€ -	€ 11.111	€ 5.517	€ 659.038
Roerdalen	€ 727.118	€ -	€ 11.634	€ 6.527	€ 745.279
Roermond	€ 1.096.127	€ 86.534	€ 24.138	€ 18.902	€ 1.225.701
Weert	€ 1.277.875	€ -	€ 12.811	€ 16.050	€ 1.306.735
TOTAAL	€ 5.654.683	€ 86.534	€ 90.022	€ 64.735	€ 5.895.973


omnibuzz

5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving/aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	110.861	-	-	110.861	10,00%	23.696	11.086	-	87.165	76.079
Hardware	25.727	-	-	25.727	33,33%	13.590	8.575	-	12.137	3.562
Inrichting en verbouwing	83.834	-	-	83.834	4,00%	4.398	3.353	-	79.436	76.082
Technische installaties	83.368	-	-	83.368	6,67%	7.906	5.561	-	75.462	69.901
Software	36.416	-	-	36.416	10,00%	6.949	3.642	-	29.467	25.826
Totaal Wmo-vervoer	340.206	-	-	340.206		56.538	32.217	-	283.668	251.451
Totaal-generaal	340.206	-	-	340.206		56.538	32.217	-	283.668	251.451

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-2028

Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer	2026	2027	2028
Inventaris	64.993	53.907	42.821
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	72.729	69.376	66.022
Technische installaties	64.341	58.780	53.219
Software	22.184	18.543	14.901
Totaal Wmo-vervoer	224.247	200.605	176.964
Totaal-generaal	224.247	200.605	176.964

5.2 Staat van reserves

Tabel Staat van reserves 2025

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2025	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves								
Algemene reserve	900.000	-	-	-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserve ICT	24.500	-	-	6.125	18.375	-	-	18.375
Totaal Reserves	924.500	-	-	6.125	918.375	-	-	918.375

Tabel Staat van reserves 2026-2028

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2026	Reserves na bestemming ultimo 2027	Reserves na bestemming ultimo 2028
Reserves			
Algemene reserve	900.000	900.000	900.000
Bestemmingsreserve ICT	12.250	6.125	-
Totaal algemene reserves	912.250	906.125	900.000

5.3 Opbouw algemene reserve

Op 20 december 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement'. De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt niet meer aan de vervoersvraag kan voldoen of zelfs failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt. Dit kan ook leiden tot een inkooprisico omdat het vervoer opnieuw moet worden ingekocht.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is omtrent de nieuwe activiteiten, zoals het leerlingenvervoer en de hiermee verbonden processen en de kans dat nieuwe medewerkers onvoldoende op de hoogte zijn van reeds bestaande processen en activiteiten. Dit kan leiden tot fouten, verkeerde inschattingen en financiële schade.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

Binnen onze branche wordt er veel gebruikgemaakt van complexe, op maat gemaakte software, die niet alleen door Omnibuzz gebruikt wordt, maar ook door verscheidene vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreden. Als een van deze softwareleveranciers failliet gaat, kan dit grote gevolgen hebben, zowel voor onze vervoersbedrijven als voor Omnibuzz.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen

Omnibuzz is, net zoals vrijwel ieder ander bedrijf, in een bepaalde mate vatbaar voor digitale dreigingen van buitenaf. Dit kan in de vorm van phishingmails en virussen zijn of grootschalige hacks. Er zijn helaas talloze recente voorbeelden van bedrijven die slachtoffer zijn geworden en die zelfs losgeld hebben moeten betalen.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER







Niets uit deze uitgave
mag worden verveelvoudigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd
gegevensbestand of openbaar gemaakt
worden in enige vorm of op enige wijze,
hetzij elektronisch, mechanisch of door
fotokopieën, opname, of op enige
andere manier, zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming van
Omnibuzz.

V1.00 - 202404